

Sitzungsvorlage Nr. 085/2020

Verkehrsausschuss
am 16.09.2020



zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

20.08.2020 – VA-08520
468 - VA-Ö - 085/2020

Zu Tagesordnungspunkt 3

Mobilitätsdienstleistungen in die Fläche bringen

Mobilitätsdienstleistungen, die den klassischen ÖPNV, also Bus und Bahn ergänzen, sind ein zentraler Bestandteil eines nachhaltigen, intermodalen Mobilitätsangebots. Dies gilt insbesondere für die Region Stuttgart, einem Ballungsraum mit rund 2,8 Millionen Einwohnern und 900.000 Berufspendlerinnen und Berufspendlern.

In den nachfolgenden Anträgen wird die Verwaltung aufgefordert, die Schienenhaltestellen in der Region besser mit ihrem Umfeld zu verknüpfen und im Hinblick auf die IBA Möglichkeiten aufzuzeigen, fortschrittliche Anschlussmobilität anzubieten. Diese Vorlage soll aufzeigen, wie die Region bei der Verbesserung der Anschlussmobilität an den Haltestellen bereits aktiv ist und wie diese Aktivitäten ausgebaut und miteinander vernetzt werden können.

V.06. - 77 CDU/ ÖDP Mobilitätspunkte mit dem Umfeld verknüpfen (Anlage 1)

V.15. - 89 BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN Nachhaltige Mobilität in der Fläche (Anlage 2)

Beschluss der Regionalversammlung vom 11.12.2019 zu den Anträgen V.06. -77 und V.15. – 89:
Die Anträge V.06. und V.15. sollen in einer gesamthaften Konzeption von der Geschäftsstelle und der WRS bearbeitet werden. Ziel ist es, ein flächendeckendes Netz an Mobilitätspunkten und angeschlossenen Mobilitätsdienstleistungen und -angeboten (bspw. Sharing-/on demand-/Seilbahnangebote) im Rahmen einer neuen Förder-/Kofinanzierungskulisse zu etablieren. Die weiteren Mobilitätspunkte in der Region sollen zu einer noch stärkeren räumlichen Vernetzung der Angebote und Services beitragen. Nach der Beratung der Konzeption im WIV wird über eine neue Förderkulisse im Wege der Haushaltsberatungen 2021entschieden. In den Haushaltsplan 2020 werden 80.000 € aufgenommen.

V.44. - 33 FDP Toilettenprogramm bei Infrastrukturvorhaben – P+R-Programm – Radparkhäuser/-boxen (Anlage 3)

Beschluss der Regionalversammlung vom 11.12.2019 zum Antrag V.44 – 33:

Der bisher ausschließlich für Mobilitätspunkte vorgesehene Zuschuss für den Bau von Toilettenanlagen wird im Rahmen von Einzelfallentscheidungen durch den Ausschuss für alle S-Bahn-Stationen zur Antragstellung freigegeben und zusätzlich werden 250.000 €, verteilt auf fünf Jahre, in den Haushalt eingestellt.

Antrag der SPD-Fraktion vom 19.06.2020 Förderprogramm Barrierefreiheit (Anlage 4: VA-08220)

Beschluss des Verkehrsausschuss 082/2020 zum Antrag der SPD-Fraktion vom 19.06.2020:

Der Verkehrsausschuss berät über eine Konzeption für die Anschlussmobilität unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit im Bahnhofsumfeld im 2. Halbjahr 2020.

I. Sachvortrag

Mobilitätspunkte/ intermodaler Umstieg

„Zentrales Merkmal einer Mobilitätsstation ist die multimodale Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel über die bisher vielfach üblichen bimodalen Verknüpfungen, wie Park+Ride oder Bike+Ride, hinaus“, so definierte es das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) bereits 2014.

Diese besondere Qualität der regionalen Mobilitätspunkte in der Region Stuttgart soll den Nutzern und vor allem den potenziellen Nutzern vermittelt werden. Sie müssen sich daher durch bestimmte, verlässliche Merkmale auszeichnen. Durch ein markantes Logo erhalten die Mobilitätspunkte ein Gütesiegel und werden in den Auskunftsmitteln des VVS besonders dargestellt.

Als Kriterien für einen regionalen Mobilitätspunkt werden die klassischen Verkehrsanlagen wie Bushaltestellen, Taxi und Pkw-Vorfahrt (K+R), Fahrradabstellanlagen und ggf. P+R-Anlagen vorausgesetzt. In Abhängigkeit von der Größe der Station werden auch personenbediente Services erwartet (Fahrkartenverkauf und Fahrinformation sowie ggf. Fahrradservices). Den Standard des Regionalen Mobilitätspunktes bestimmen aber darüber hinaus Anlagen wie Stellplätze oder Einrichtungen für Car-Sharing, Fahrrad-/Pedelec-Verleih und Ladeinfrastruktur für Zweiräder und Pkw. Für die Qualifikation als Regionaler Mobilitätspunkt werden mindestens zwei dieser drei letztgenannten Ausstattungsmerkmale gefordert. Die Nutzbarkeit der polygoCard für diese Mobilitätsangebote ist zwingend.

Ein einheitliches Wegeleitsystem erleichtert den Reisenden die Nutzung der Mobilitätspunkte. Der Verbund der Verkehrsangebote am Regionalen Mobilitätspunkt mit übergreifender Information und vereinheitlichtem Zugang wird die Nutzung neuer Verkehrsangebote in Kombination mit dem ÖPNV befördern.

In der Region Stuttgart wird die Konzeption Regionaler Mobilitätspunkte im Rahmen des Förderprogramms RegioWIN entwickelt, über das das Land EU-Gelder ergänzt und eigene Zuschüsse vergibt. Unter Federführung des Verbands Region Stuttgart und der Wirtschaftsförderung der Region Stuttgart beteiligen sich die Städte Eislingen, Esslingen, Fellbach und Ludwigsburg an diesem Programm. In einem weiteren regionalen Förderprogramm („Modellregion nachhaltige Mobilität“) sind die Städte Backnang, Böblingen, Gingen (Fils), Göppingen, Leonberg, Leinfelden-Echterdingen, Kernen, Sindelfingen und Waiblingen beteiligt. Hinzu kommen 20 weitere Stationen im Schienennetz des VVS, die mit wenigen Maßnahmen die Qualifikation als regionaler Mobilitätspunkt erreichen könnten (Anlage 5).

Zur Konzeption der im Aufbau befindlichen regionalen Mobilitätspunkte gehören Infoterminals. Hier haben die Nutzer die Möglichkeit, sich interaktiv Reiseauskünfte zu holen und sich über die Mobilitätsangebote vor Ort zu informieren. An einer Anzeigetafel werden Echtzeitinformationen über Busse und Bahnen angezeigt. Vorteilhaft ist, dass die Kommunen über das Infoterminal auf örtliche Besonderheiten hinweisen können. Somit erhält der Reisende Informationen zu touristischen Zielen und Einrichtungen rund um die Haltestelle. Die Infoterminals werden über großformatige Bildschirme bedient. Über eine Telefonfunktion kann eine Verbindung zu einer 24/7- Info-Hotline hergestellt werden. Die Infohotline kann rund um die Uhr über die vorhandenen Mobilitätsangebote Auskunft geben. Ein Ticketverkauf kann über die Infoterminals zwar nicht erfolgen, aber die polygoCard ist als Medium lesbar, wenn es um Tarif- und Ticketfunktionen geht. Mit der Aufstellung der Infoterminals vor dem Bahnhof fungieren diese als Schnittstelle zwischen dem Bahnhofsumfeld und der eigentlichen Station. Das Infoterminal trägt das Markenzeichen der regionalen Mobilitätspunkte in den regionalen Farben und ist damit die Visitenkarte der Region am Bahnhof. Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende steht eine umfassende Informationsmöglichkeit vor Ort zur Verfügung.

An Bahnstationen, die mit vergleichbaren Mobilitätsangeboten wie die bisherigen Mobilitätspunkte ausgestattet sind, können die Kommunen Infoterminals zum Festpreis erwerben, z.B. zur Aufstellung an einer Mobilitätsstation, Fahrradparkhaus oder ZOB. Momentan verhandelt die Geschäftsstelle über den Festpreis mit dem Hersteller. Je nach Ausstattung und Anzahl der gewünschten Terminals werden sich die Preise zwischen 16.000 € und 40.000 € bewegen. Die Informationsversorgung erfolgt über den VVS, mit dem Hersteller wird zweckmäßigerweise ein Wartungsvertrag abgeschlossen.

Die 24/7-Infohotline steht als regionale Mobilitätsnummer seit Oktober 2018 rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche zur Verfügung. Hier erhält man Auskunft zum Thema Mobilität im VVS-Gebiet. Informiert wird dabei unter anderem auch über Park and Ride, CO₂-Einsparmöglichkeiten, On-Demand Angebote oder Anschlussstaxis. Jährlich nutzen über 20.000 Anrufer das Angebot. Hinzu kommen noch weitere 26.500 Anrufer, die unter der gleichen Rufnummer Fragen zur polygoCard haben. Das Projekt wurde bisher im Rahmen des Programms RegioWIN vom Land Baden-Württemberg, der Region und aus dem Europäischen Fond für Regionale Entwicklung (EFRE) gefördert. Diese Förderung läuft zum Jahresende aus. Für den weiteren Betrieb des Angebots der 24/7- Telefonhotline werden für das Jahr 2021 100.000 € erforderlich. Mittelfristig ist die Auskunft über verschiedene Stellen im Sinne der Nutzer zu vereinfachen.

Die polygoCard wird als einheitliches Zugangsmedium für die verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen etabliert und trägt somit zur Vernetzung der einzelnen Angebote bei. Mit der polygoCard ist es möglich die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, Fahrräder auszuleihen, Fahrradabstellanlagen zu öffnen und Car-Sharing zu nutzen.

Zur Finanzierung von Serviceeinrichtungen in Zusammenhang mit den Mobilitätspunkten hat das Landesverkehrsministerium das Förderprogramm „Innovationsoffensive Öffentliche Mobilität“ aufgelegt. Hier haben Mittelzentren die Möglichkeit, Zuschüsse bei der Beschaffung und dem Betrieb von Infoterminals und Videoreisezentren zu erhalten. Zusätzlich bietet das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) Fördermittel für Einzelmaßnahmen oder die gesamthafte Einrichtung von intermodalen Knoten.

Neben dem Verband Region Stuttgart mit seinen regionalen Mobilitätspunkten arbeiten weitere Verbandskommunen an Mobilitätspunkten. Diese Mobilitätspunkte auf kommunaler Ebene unterscheiden sich zum Teil recht deutlich zum Konzept der Region. Um eine Verwässerung des Gütesiegels „regionaler Mobilitätspunkt“ zu verhindern, ist eine Weiterentwicklung des Konzepts und der Marke erforderlich.

Park and Ride

Ein wichtiger Baustein in der Anschlussmobilität sind die P+R-Anlagen in der Region. P+R ermöglicht Nutzern einen Zugang zum ÖPNV und den vielfältigen Angeboten der Mobilitätspunkte, die sonst keinen adäquaten Zugang zu nachhaltigen Verkehrsmitteln hätten. P+R-Nutzer haben eine durchschnittliche Anreisezeit zur Haltestelle von 13 Minuten. P+R erweitert das Einzugsgebiet einer Haltestelle und somit der Mobilitätspunkte auf Bereiche über die jeweilige Standortkommune hinaus. Für P+R-Nutzer sind Mobilitätspunkte am Ziel ihrer Fahrt ein wichtiger Aspekt bei der Reiseplanung. Eine gesicherte Anschlussmobilität ist eine Entscheidungshilfe bei der Frage, ob man wohnortnah vom Pkw auf die Bahn umsteigt oder die gesamte Reise mit dem Pkw durchführt.

Derzeit gibt es an 110 Schienenhaltestellen ca. 17.500 Pkw-Stellplätze. Damit die Anreise zur Haltestelle mit dem Pkw möglichst kurz ist, verfolgt der Verband Region Stuttgart das Ziel, die P+R-Anlagen möglichst kostenfrei zu halten. Die Region leistet einen Finanzierungsbeitrag für bestehende P+R-Stellplätze und fördert den Bau zusätzlicher Anlagen. Im Gegenzug erhält der VRS Einfluss bei der Gestaltung der Parkgebühren und die P+R-Anlagen werden für die nächsten 20 Jahre erhalten.

Bisher wurden Vereinbarungen über 1.900 Bestandsstellplätze und 273 zusätzliche an 10 Standorten geschlossen. In Vorbereitung sind Kooperationsverträge über 2.527 bestehende und 1.403 zusätzliche Stellplätze an 13 P+R-Standorten (Anlage 6). Im Herbst beginnt die Geschäftsstelle mit der Werbung einer 3. Runde von Kommunen, die sich für die regionale P+R-Förderung interessiert. Hier werden besonders die Kommunen im Landkreis Göppingen angesprochen, die im Zuge der VVS-Erweiterung auf den Landkreis Göppingen an der regionalen P+R-Förderung teilnehmen können.

Mit dem Projekt Fahrschein = Parkschein arbeitet die Geschäftsstelle gemeinsam mit dem VVS an der Digitalisierung von Park and Ride. Zukünftig soll es möglich sein, beim Kauf eines Fahrscheins für öffentliche Verkehrsmittel eine Parkberechtigung für einen P+R-Stellplatz zu erwerben. Inhaber von Dauerparkberechtigungen werden ihre Abos zukünftig online verwalten können.

Bike and Ride

Das Fahrrad ist ein ideales Zugangsmittel zu den Mobilitätspunkten. Die durchschnittliche Zugangsdauer mit dem Fahrrad zu einer Haltestelle mit Schienenverkehrsmittel beträgt in der Region 10 Minuten. Das Fahrrad erschließt somit meist das gesamte Gemeindegebiet rund um den Bahnhof. Gute Fahrradabstellanlagen an den Mobilitätspunkten ermöglichen einen einfachen Umstieg zu den einzelnen Mobilitätsangeboten. Weil immer mehr höherwertige Fahrräder gefahren werden, sind bei den Nutzern gesicherte Anlagen gefragt. Vor dem Hintergrund der steigenden Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen werden Abstellanlagen mit einer hohen Dichte von Fahrrädern benötigt.

Im Zuge der Einrichtung von regionalen Mobilitätspunkten sind gesicherte Fahrradabstellanlagen mit einer hohen Dichte an Fahrrädern in Göppingen (102 Stpl.), Waiblingen (120 Stpl.), Fellbach (76 Stpl.), Ludwigsburg (300 Stpl.) und Leonberg (50 Stpl.) entstanden. In Eislingen, Backnang und Esslingen sind Anlagen geplant (Anlage 7). Bietigheim-Bissingen hat ein Fahrradparkhaus in eine P+R-Anlage integriert. In Plochingen ist eine gesicherte Abstellanlage für 60 Fahrräder geplant.

Analog zum P+R können Kommunen vom Verband Region Stuttgart eine finanzielle Unterstützung erhalten, wenn sie Inhabern von ÖPNV-Abos kostenfreie Abstellplätze in gesicherten Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stellen (VA-06320).

RegioRadStuttgart

Im Mai 2018 löste das interkommunale und regionsweite Fahrrad- und Pedelecverleihsystem RegioRadStuttgart (RRS) die bisherigen Systeme von nextbike und call-a-bike Stuttgart /DB ab. Auftragnehmer und Betreiber des RegioRadStuttgart ist die DB Connect GmbH (DBC).

Tragende Idee von RegioRadStuttgart ist es, ein regionsweites, möglichst lückenloses Verleihsystem sowohl entlang der Haltepunkte des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als auch in der breiten Fläche anzubieten. Mit einem solchen dichten Netz von Stationen sollen Pendler, Kurzstreckenfahrer und (touristische) Freizeitradler gleichermaßen angesprochen werden. Unter der Federführung der Landeshauptstadt Stuttgart fand seither ein kontinuierlicher Ausbau statt, sodass es derzeit rund 180 RRS-Stationen in über 40 Kommunen in der Region Stuttgart gibt, wobei mit über 100 Stationen sich innerhalb von Stuttgart das dichteste Netz befindet. Der überwiegende Teil der Stationen befindet sich als Mobilitätsangebot für die „letzte Meile“ im Bahnhofsumfeld (Anlage 8). Insgesamt bietet das RegioRadStuttgart aktuell über 900 Fahrräder und 500 Pedelecs.

Trotz des erheblichen Ausbaus bleibt die Nutzung der RegioRadStuttgart-Räder insbesondere außerhalb der Landeshauptstadt hinter den Erwartungen zurück. Der Verband Region Stuttgart hat daher in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart sechs Ansätze zur Unterstützung des RegioRadStuttgart-Systems identifiziert, deren Umsetzung am 17.06.2020 im Verkehrsausschuss beschlossen wurden (VA06420). Die Maßnahmen umfassen das regionale Förderprogramm „Zwei für eine“, mit dem mit 50.000 € (2020) bzw. 150.000 € (2021 bis 2023) der Bau von neuen Gegen- bzw. Ergänzungsstationen – u.a. mit Priorität auf SPVG-Haltestellen – unterstützt wird, die Einführung von 15 Freiminuten für die Pedelecnutzung für polygoCard-Inhaber ab dem 1. August 2020, die Einführung einer Gruppenbuchung sowie die Vermarktung der vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten und touristischen Ziele für verschiedene Zielgruppen, die sich durch das regionale Netz erst ergeben. Eine einheitliche Wegeleitung an Bahnhaltepunkten soll darüber hinaus die Sichtbarkeit von RegioRadStuttgart in der Region erhöhen. Erste Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, wie beispielsweise die Einführung der Freiminuten seit dem 1. August 2020 und die Integration von RegioRadStuttgart in die touristische Vermarktung der Region und über die verschiedenen Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit. Das Interesse am regionalen Förderprogramm ist ebenfalls groß, wie viele Anfragen, Rückmeldungen seitens der Kommunen und rund 10 konkrete Förderanträge verdeutlichen.

Videoreisezentren

Mit dem digitalen Wandel verändern sich die Anforderungen der Fahrgäste an den Fahrkartenkauf. Während der Vertrieb von Tickets für die nächste Zugfahrt heute primär über das Handy oder Internet erfolgt, nimmt die Bedeutung des klassischen Schalterverkaufs immer mehr ab. Die Region hat diese Entwicklung gemeinsam mit der Deutschen Bahn aufgegriffen und ein Pilotprojekt zur Umsetzung von Video-Reisezentren an sechs Standorten gestartet. Trotz der veränderten Kundenanforderungen kann damit ein noch umfangreicherer Service angeboten werden.

Ganz praktisch bedeutet dies – der Kunde wird per Knopfdruck mit einem Reiseberater in der Video-Zentrale Ludwigsburg verbunden. Über Kameras können sich die Gesprächspartner sehen und dem Fahrgast stehen alle Serviceleistungen zur Verfügung, die er aus dem bisherigen klassischen Schalterverkauf kennt. Nach einer erfolgreichen Pilotphase, die aufgrund der Corona-Pandemie noch nicht abgeschlossen ist, sollen an insgesamt 19 Standorten ein videobasiertes Verkaufs- und Beratungsangebot umgesetzt werden. Die Realisierung der sogenannten Betriebsphase vorausgesetzt sollen dann insgesamt zehn Standorte komplett auf das neue Format umgestellt werden; bei weiteren neun Standorten wird das videobasierte Angebot ergänzend zum klassischen Verkaufsschalter angeboten. Einen Schalterschluss gibt es dann nicht mehr – 24 Stunden an 7 Tagen in der Woche wird das Video-Reisezentrum seine Pforten für die Anliegen der Fahrgäste öffnen.

An den Stationen: Backnang, Böblingen, Esslingen, Kornwestheim, Leonberg, Ludwigsburg, Plochingen, Schorndorf und Waiblingen werden bestehende Reisezentren durch Video-Reisezentren ergänzt („Hybridmodell“). Ein rein videobasiertes Reisezentrum erhalten die Stationen Fellbach, Leinfelden-Echterdingen, Kirchheim/T., Korntal, Marbach, Rommelshausen, Sindelfingen, S-Universität, S-Zuffenhausen und Winnenden (Anlage 9).

Um Video-Reisezentren auch an weiteren Standorten zu ermöglichen, an denen ein personenbedienter Verkauf aktuell nicht im Verkehrsvertrag vereinbart ist, hat die Region verkehrsvertragliche Regelungen getroffen, die auch von den Kommunen genutzt werden können. Zu einem Pauschalpreis von 33.000 Euro/netto (ab 2021 mit einer jährlichen Dynamisierung von 2%) kann neben der Region auch die Standortkommune die Einrichtung eines Video-Reisezentrums vereinbaren.

Carsharing

(Elektrisches) Carsharing ist ein wichtiges Element zur Anschlusssicherung an Haltestellen. Neben den Großstädten profitieren mittlerweile auch Mittelzentren und kleinere Kommunen von den Leih-Pkw. Erste Pilotprojekte laufen bereits. Beispielsweise wird der flächendeckende Aufbau von elektrischem Carsharing im Landkreis Göppingen durch das Programm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ (Projektlaufzeit 2020-2021) mit regionalen Kofinanzierungsmitteln unterstützt. Außerhalb der Landeshauptstadt wurden im Frühjahr 2019 an 36 Schienenthaltestellen CarSharing-Fahrzeuge angeboten (Anlage 10). Das Stadtgebiet Stuttgart kann wegen der vielfältigen Anbieter als gut versorgt angesehen werden.

In der Region Stuttgart sind die Carsharing-Anbieter Flinkster, Ford-Carsharing, Stadtmobil sowie die elektrischen Carsharing-Systeme ShareNow (Fusion von car2go, Daimler und DriveNow, BMW) und deer vertreten. ShareNow ist als Freefloating-Angebot organisiert, d.h. die Nutzerinnen und Nutzer können die Fahrzeuge überall im Geschäftsgebiet abholen bzw. nach Nutzung wieder abstellen. Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit eines solchen Freefloating-Angebots ist eine hohe Nutzerzahl, die sich nur in urbanisierten, dichten Räumen sicherstellen lässt. Darüber hinaus gibt es noch kleinere, private Carsharing-Initiativen wie in Renningen und Weil der Stadt.

Um die Sichtbarkeit im Stadtgebiet oder in der Gemeinde und damit eine gute Auslastung und Wirtschaftlichkeit der Mobilitätsangebote sicherzustellen, bietet es sich in Mittelzentren und in kleineren Kommunen an, Car-Sharing-Angebote an regionalen, intermodalen Mobilitätspunkten zu bündeln und die Einrichtung der notwendigen Infrastruktur wie Stellplätze und Lademöglichkeiten zu unterstützen.

Ladesäulen

An immer mehr Bahnhöfen bzw. Bahnhaltepunkten in der Region finden sich Ladepunkte bzw. Ladeinfrastrukturen für Elektroautos (im Folgenden LIS) [Anlage 11: Stand Frühjahr 2019]. Besonders wichtig sind solche LIS an den regionalen Mobilitätspunkten, an denen ein Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln sehr häufig stattfindet. An den meisten der regionalen Mobilitätspunkte, bspw. in Göppingen, Leonberg, Sindelfingen und Backnang sind solche LIS entweder bereits vorhanden oder die Installation ist geplant.

Als Zeichen moderner Mobilität und angeschlossener Dienstleistungen (wie bspw. eCarSharing) gehören LIS zur künftigen Grundinfrastruktur, insbesondere an den Bahnhöfen mit mehr als 1.000 Fahrgästen je Tag. Mit einem prominenten Aufstellort wird Elektromobilität im Alltag sichtbar und deren Hochlauf befördert. Der Bund und auch das Land fördern den Aufbau von LIS, sowohl Normalladesäulen (bis 22 kW) als auch Schnell-Ladesäulen (vgl. Sitzungsvorlage 061, WIV vom 22. Juli 2020). Eine regionale Kofinanzierung für Ladepunkte ist daher nicht angezeigt.

Grundsätzlich bietet es sich an, einzelne Park&Ride-Stellplätze mit LIS auszurüsten. Nachdem die Stand- bzw. Parkzeiten in der Regel länger als die reinen Ladezeiten sind, sollte hier vorwiegend skalierbare Ladeinfrastruktur für Tagesparker eingerichtet werden.

Ergänzend dazu bietet es sich an, Schnell-Ladesäulen an Bahnhöfen aufzubauen. Diese wären insbesondere für die Anwendungsfälle eCar-Sharing, eTaxis oder für das Zwischenladen von Elektroautos interessant. Um in die Wirtschaftlichkeit zu kommen, müssten diese Ladepunkte jedoch je Werktag mehrfach belegt werden. Hierfür sind derzeit noch zu wenige schnell-ladefähige Autos auf dem Markt. Die Geschäftsstelle erwartet hier jedoch in 2021 einen Hochlauf.

Die Kofinanzierung von Ladepunkten, bspw. Schnell-Ladesäulen wurde zuletzt in der Sitzungsvorlage 23/2019 im WIV beraten. Für eine Schnell-Ladesäule sind Mittel von bis zu 50.000 Euro (als 70%ige Kofinanzierung) je Standort vorgesehen.

Taxiruf

Aktuell finden Gespräche zur Konzeption eines „Letzte-Meile-Service“ in Verbindung mit einem „Taxiruf in der S-Bahn“ statt. In Abhängigkeit zu den laufenden Verhandlungen und den Beratungen im Gremium kann ein solcher Service ein weiterer Baustein im zukünftigen Mobilitätsangebot in der Region sein. Im Frühjahr 2019 hat die Geschäftsstelle Taxistände an 55 Haltestellen außerhalb der Landeshauptstadt erhoben (Anlage 12).

Toiletten

Öffentliche Toiletten an Bahnhöfen tragen wesentlich zur Nutzerfreundlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel bei. Im Modellprojekt Nachhaltige Mobilität wurde durch eine Fördermöglichkeit seitens der Region für Kommunen ein Anreiz geschaffen, neue Toilettenanlagen an Standorten mit einem Mobilitätspunkt zu errichten. Um diese Idee zu erweitern und fortzuführen, ist die bisher zwingende Bindung an einen Mobilitätspunkt aufgehoben und für alle Bahnstationen zur Antragstellung im Rahmen von Einzelfallentscheidungen durch den Ausschuss freigegeben worden.

Die Übersicht (Anlage 13) zeigt die Bahnhöfe mit Toilettenanlagen im Netz des VVS. Dabei handelt es sich um konventionelle Toiletten, WC-Automaten sowie die gestattete Mitnutzung in einer Gaststätte, einem Laden oder einem Kiosk als freiwilliges Angebot für die Bürger und Besucher der Städte und Gemeinden an und im unmittelbaren Umfeld von S-Bahnstationen.

Ergebnis

Die Ergänzung der klassischen Angebote an den Bahnhöfen (Bushaltestellen, P+R, B+R, Taxi) durch neue Mobilitätsservices (Car- und Bike-Sharing, Fahrdienste, ...) ist die Voraussetzung für die Erschließung neuer Kundengruppen im ÖPNV. Die Vernetzung der einzelnen Angebote mit Infoterminals, Videoreisezentren, polygo und 24/7-Infotexte stellen eine komfortable Nutzung der intermodalen Angebote sicher.

Die volle Wirkung erreichen diese Angebote erst, wenn die Bahnhöfe mit ihrer direkten Umgebung vernetzt sind. Das setzt ein ansprechendes Design der Haltestellen mit hoher Aufenthaltsqualität und Nutzerfreundlichkeit voraus. Die Verbindung zur Umgebung der Bahnhöfe muss architektonisch hergestellt werden. Visuelle und faktische Bruchlinien sind durch eine zukunftsweisende Gestaltung zu ersetzen. Grundvoraussetzung ist dabei selbstverständlich auch die barrierefreie Gestaltung aller Zugänge und Angebote.

Neben der flächenhaften Förderung nachhaltiger Mobilität über die oben beschriebenen Maßnahmen soll die Situation im Bahnhofsumfeld gemeinsam mit den Kommunen verbessert werden. Die Attraktivität des Zugangs zur S-Bahn und die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs aus dem Umfeld stehen im Fokus. Im Zusammenhang mit IBA-Projekten bietet sich die Chance, Mobilitätspunkte als Verbindungselement zwischen dem öffentlichen Verkehr und den Innenstädten zu etablieren. Es könnten beispielgebende Projekte entstehen, die aufzeigen, wie mit ansprechender, funktionaler und zukunftsweisender Architektur eine neue, intermodale Mobilität in die urbanen Zentren einzieht. Von den bisher beschlossenen IBA-Projekten könnten sich Winnenden, Böblingen, Nürtingen, Stuttgart-Vaihingen und Wendlingen oder auch die künftige S-Bahn-Haltestelle Mittnachtstraße für eine Kooperation eignen.

II. **Beschlussvorschlag**

1. Für die Förderung von Baumaßnahmen zur Verbesserung der städtebaulichen Integration und der Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld, insbesondere im Hinblick auf sich entwickelnde IBA-Potenziale, werden Mittel im Haushalt 2021 aufgenommen.
2. Für die Abdeckung der 24/7-Hotline in den Abend- und Nachtstunden werden im Haushalt 2021 100.000 € vorgesehen.
3. Die Geschäftsstelle geht auf die Mittelzentren in der Region, die noch keinen regionalen Mobilitätspunkt haben, zu und macht sie auf die Fördermöglichkeiten im Rahmen der Innovationsoffensive Öffentliche Mobilität aufmerksam. Den interessierten Kommunen bietet man eine Beratung zur technischen Umsetzung eines Mobilitätspunkt und bei der Bearbeitung der Förderanträge an.
4. Die Anträge V.06. – 77, V.15. – 89, V.44. – 33 und der Antrag der SPD-Fraktion vom 19.06.2020 werden für erledigt erklärt.