

Zu Tagesordnungspunkt 3

Modellregion für nachhaltige Mobilität

Entwicklungsstand der regionalen Mobilitätspunkte und weiterer Vorhaben

I. Sachvortrag

Regionale Mobilitätspunkte als Reaktion auf gestiegene Anforderungen an die Mobilität

Das Umweltbundesamt hat in dem Forschungsprojekt „Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“ in zwölf deutschen Städten untersucht, was Menschen am meisten motiviert zu Fuß zu gehen oder Rad zu fahren. Eine wichtige Erkenntnis dieser repräsentativen Erhebung war, dass die positive Einstellung zur Mobilität über die Art der Fortbewegung entscheidet. Weitere begünstigende und die Motivation steigernde Faktoren sind fußläufige Erreichbarkeit, städtebauliche Dichte, das Umweltbewusstsein und der Zugang zum Internet im öffentlichen Raum. Als größte Hemmnisse wurden die mangelnde Sicherheit sowie eine hohe Pkw-Verfügbarkeit identifiziert. Die Ergebnisse dieses Forschungsprojektes wurden Mitte Dezember 2020 veröffentlicht und sind auf den Seiten des Umweltbundesamt abrufbar.

Grundsätzlich haben sich das Verkehrsverhalten und die Anforderungen an Mobilität in den letzten Jahren deutlich verändert:

- Arbeitszeiten und Arbeitsorte wechseln häufiger (Bsp. Teilzeit, Home-office...)
- Apps und Anwendungen der Digitalisierung erleichtern die Verkehrsmittelwahl
- Menschen nutzen unterschiedliche Verkehrsmittel (multimodal), oder wechseln diese innerhalb einer Reise mehrfach (intermodal)
- Reisende bewegen sich vielfach über die kommunalen Grenzen hinweg
- gestiegenes Sicherheitsbedürfnis
- mehr als ein Drittel der Wege sind Freizeitwege

Die Region Stuttgart hat sich zusammen mit der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH schon früh mit all diesen Thematiken befasst und auch planerisch wichtige Weichenstellungen eingeleitet. So hat der WIV bereits Mitte der 2010er-Jahre proaktiv auf die Digitalisierung und das Aufkommen neuer Mobilitätsanbieter und Dienstleistungen reagiert und weitreichende Beschlüsse gefasst. Dazu zählt auch der Beschluss, die Kofinanzierungsmittel im Programm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ in den zwei aufeinander folgenden Ausschreibungsrunden (2015 und 2016) auf regionale, intermodale Mobilitätspunkte zu konzentrieren, was bei etlichen Städten und Gemeinden auf große Resonanz stieß (siehe Abbildung 1).

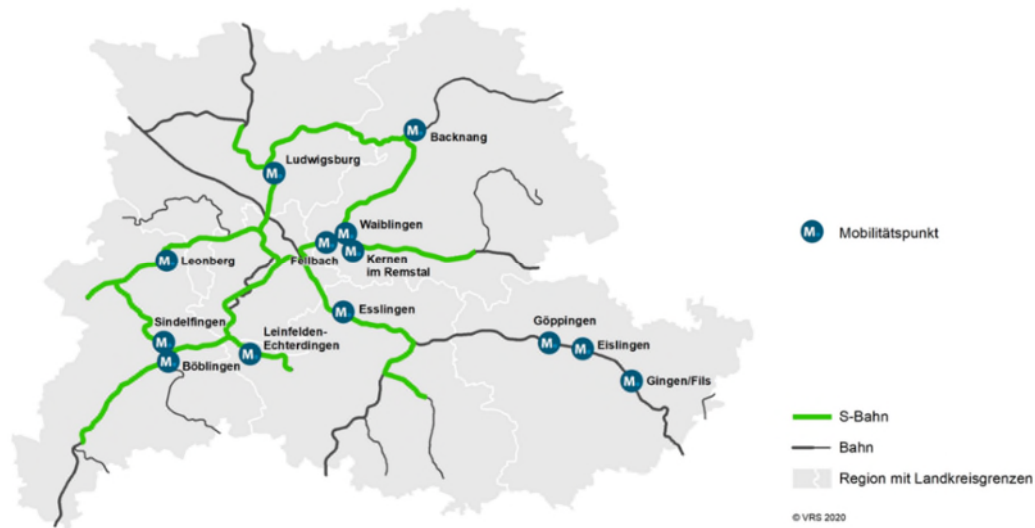


Abbildung 1: Netz der 13 regionalen Mobilitätspunkte in der Region Stuttgart (Stand 1.1.2021)

Kofinanzierung der Mobilitätspunkte und ausgelöste Investitionen

Neun der 13 regionalen Mobilitätspunkte werden aus dem Programm „Modellregion für nachhaltige Mobilität mit insgesamt 3,1 Mio. Euro kofinanziert. Diese neun Mobilitätspunkte sind in folgenden Kommunen:

Regionale Mobilitätspunkte	Regionale Kofinanzierung
Backnang	80.500 Euro
Böblingen	74.200 Euro
Gingen an der Fils	56.300 Euro
Göppingen	222.000 Euro
Kernen im Remstal	250.900 Euro
Leinfelden-Echterdingen	553.700 Euro
Leonberg	222.900 Euro
Sindelfingen	1.316.000 Euro
Waiblingen	394.000 Euro

Tabelle 1: Regionale Mobilitätspunkte

Zur Umsetzung der neuen Infrastrukturen und Services (siehe Anforderungsprofil) setzen die beteiligten Kommunen neben den regionalen Kofinanzierungsmitteln auch Eigenmittel von insgesamt weiteren knapp 1,5 Mio. Euro ein. Rechnet man die Sekundäreffekte, d. h. Investitionen, Verleihgebühren und Wertschöpfung aus den die Mobilitätspunkte ergänzenden Angeboten mit ein (Gastronomie, Kiosk, Radverleih, CarSharing etc.), wurden im Zeitraum 2016 bis 2020 an diesen 13 Standorten schätzungsweise weitere 1,5 Mio. Euro zur Attraktivierung der Bahnhöfe und deren Umfeld investiert.

Vier der insgesamt 13 Standorte mit regionalen Mobilitätspunkten werden mit Mitteln aus dem europäischen Programm EFRE sowie mit Landesmitteln gefördert und verbreitern damit die regionale Kofinanzierung. Das sind die vier Städte Fellbach, Esslingen am Neckar, Ludwigsburg und Eisligen/Fils. Ziel ist es, ein noch dichteres Netz an solchen regionalen, intermodalen Mobilitätspunkten in der Region aufzubauen. Erste Anfragen dazu liegen der Geschäftsstelle vor.

Nach dem Beschluss des WIV vom 27.11.2019 (Vorlage 023/2019) sollen der Aufbau neuer Mobilitäts- punkte bzw. der Ausbau bereits bestehender Mobilitätspunkte durch weitere Mobilitätsangebote und Maßnahmen in das regionale Verkehrsmanagement (Finanzierung über die Verkehrsumlage) überführt werden. Dies soll durch regionale Förderprogramme unterstützt werden, um deren Umsetzung in der Breite zu gewährleisten. Ein Beispiel dafür bildet die Förderung des weiteren Ausbaus des Verleih- systems RegioRadStuttgart. Auf diesem Wege können bspw. Einzelvorhaben aus dem IBA-Kontext heraus kofinanziert, oder Angebote /Services aus schon laufenden Mobilitätspunkten auf neue über- tragen werden (bspw. Toilettenanlagen).

Hohes Anforderungsprofil regionaler Mobilitätspunkte

Die regionalen Mobilitätspunkte zeichnen - einem Gütesiegel gleich - diejenigen Standorte und Bahnhöfe in der Region aus, die eine besondere Ausstattung für neue Mobilitätsformen und eine hohe Aufenthalts- qualität bieten. Hierzu zählen insbesondere Stellplätze für Carsharing, Fahrrad- und Pedelec-Verleih sowie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Eine gute Ausschilderung dieser Angebote und ein öffent- liches WLAN und gute Informationsangebote treten hinzu.

Um an allen regionalen Mobilitätspunkten möglichst einheitliche Angebote „neuer Mobilität“ sicher- zustellen, wurden in den Ausschreibungsmodalitäten des Programms in den beiden Runden 2015 und 2016 hohe Anforderungen gesetzt. Die nachfolgende Abbildung 2 zeigt auf, welche Angebote neuer Mobilität und intermodaler Umstiege an einem solchen regionalen Mobilitätspunkt gewährleistet sein sollen.



Abb. 2: Anforderungsprofil und Verknüpfung der Mobilitätsangebote am regionalen Mobilitätspunkt

Beispielgebende Infrastrukturen

Mit dem Programm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ wurde eine ganze Reihe von beispielgebenden Infrastrukturen mit hoher Strahlkraft umgesetzt. Nur einige Beispiele herausgreifend, gehört die neu installierte Toilettenanlage am Bahnhof in Leonberg dazu. Sie wurde mit 50.000 Euro finanziert und ist in ihrer Art als vorbildlich zu bezeichnen (siehe Abbildung 3).



Abbildung 3: Toilettenanlage am Leonberger Bahnhof, Gleis 1 (Bild: Stadt Leonberg)

Auch das im Februar 2020 eröffnete und mit rund 395.000 Euro von der Region kofinanzierte Radhaus in Waiblingen (siehe Abbildung 4) gehört zu den ganz wenigen vollautomatisierten Fahrradabstellanlagen in Deutschland (vgl. auch Bericht in RS aktuell, Ausgabe 2/2020). Das neue Angebot wurde nach Auskunft des Betreibers, der Parkierungsgesellschaft Waiblingen GmbH, gut angenommen und mündete rasch in 80 Dauermietverhältnissen. Infolge des veränderten Verkehrsverhaltens durch die Corona-Pandemie sank dieser Wert auf aktuell 60.



Abbildung 4: Radhaus gegenüber dem Bahnhof Waiblingen (Bild: Parkierungsgesellschaft Waiblingen GmbH)

Als drittes Beispiel ist die Schnell-Ladestation am Bahnhof Göppingen zu nennen, die im ersten Quartal 2021 eingeweiht wird. Damit können Fahrer*innen von Elektroautos ihre Erledigungen im Bahnhofsumfeld ideal mit dem Aufladen von viel Reichweite in kurzer Zeit verbinden.

Am Böblinger Bahnhof wurde über das Kofinanzierungsprogramm ein sogenannter Bike-O-Mat aufgestellt (siehe Abbildung 5).



Abbildung 5: Bike-O-Mat am Bahnhof Böblingen (Bild links: Kreiszeitung Böblingen)

Während im ersten vollen Kalenderjahr 2019 rund 500 Artikel verkauft wurden, waren es im Jahr 2020 bereits 700 Artikel. Die meistgekauften Artikel sind Beleuchtung (Scheinwerfer und Rücklicht), Schläuche, Flickzeug und Kettenöl. Aber auch Fahrradschlösser sind sehr beliebt. Stark genutzt wird die Luftstation mit schätzungsweise 1.500 Luftbefüllungen pro Jahr.

Alleinstellungsmerkmale und verbindende Elemente

Zur besseren Orientierung und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sind einheitliche Symbole, Funktionalitäten und eine hohe Wiedererkennung sehr wichtig, insbesondere für Ortsunkundige oder nur gelegentlich den ÖPNV Nutzende. Daher hat die Geschäftsstelle als ein erstes verbindendes Element ein Logo, eine Wort-Bildmarke entwickelt, welche die Besucher auf das breite und hochstehende Qualitätsniveau eines regionalen Mobilitätspunktes hinweist. Die Deutsche Bahn wird dieses Logo in ihr Leitsystem integrieren und auf ihre Infotafeln aufspielen, was für eine zusätzliche Bekanntheit sorgt.



Abbildung 6: Wort-/Bildmarke „Regionaler Mobilitätspunkt“

Neben diesem verbindenden Element wurden noch zwei weitere zentrale Elemente regionaler Mobilitäts- punkte implementiert: das Informationsterminal und die einheitliche Symbolik zur Ausschilderung der neuen Mobilitätsangebote.

Informationsterminals

Diese Terminals (vormals als Stelen bezeichnet, vgl. Sitzungsvorlage 023/2019) stellen ein zentrales und verbindendes Element aller in der Region eingerichteten Mobilitätspunkte dar und wurden von der Firma EPSa im Auftrag des VVS entwickelt.



Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) verfügt über langjährige Erfahrungen im Bereich von Auskunfts- und Informationssystemen zum ÖPNV, Vertriebsplattformen und Ticketverkauf. Der VVS hat den gesamten Entwicklungsprozess des Terminals eng begleitet und brachte wertvolle Impulse, bspw. zur leichteren Bedienbarkeit des Terminals und zur Nutzerführung in das Entwicklungsteam ein.

Abbildung 7: Informationsterminal bei der Werksabnahme im August 2020

Die Infoterminals werden in den nächsten Monaten an allen 13 Standorten in der Region installiert. Das Terminal verfügt über einen großen Touchscreen-Monitor, der neben abrufbaren Informationen zur Umgebung, zu Reisezielen etc. auch eine Sprechverbindung mit einem Callcenter herzustellen vermag. Reisende können sich darüber über alle Mobilitätsangebote vor Ort und in Echtzeit sowie über Veranstaltungen informieren. Daneben können Inhalte der polygoCard sichtbar gemacht werden. Die wichtigsten Säulen der Information sind öffentlicher Nahverkehr, Multimodalität sowie Touristik.

Für den Bereich ÖPNV hält das Terminal einen separaten standortbezogenen Abfahrtsmonitor im oberen Sichtbereich vor und bietet darüber hinaus über den Bedienmonitor einen schnellen Zugriff auf wichtige Routenvorschläge. Weitere am Standort verfügbare Mobilitätsformen, wie bspw. örtliche Car- und Bike-sharingangebote können ebenso wie Informationen zu Park + Ride aufgerufen werden.

Während die Kosten für den Tiefbau, das Fundament und die Zuleitungen von den Kommunen getragen werden, übernimmt der Verband Region Stuttgart, in Kombination mit den Mitteln aus dem RegioWIN- Programm, die an den VVS fließen, die Kosten für die Entwicklung, den Bau und die Aufstellung der Informationsterminals.

Wegen gesteigener Anforderungen (bspw. an die Datenübertragung) sind gegenüber dem bisherigen Planansatz etwaige Kostensteigerungen möglich. Dafür stehen im Programm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ noch rund 55.000 Euro zur Verfügung (siehe auch Tabelle 2). Weitere Anfragen aus anderen Kommunen zur Finanzierung und Aufstellung eines solchen Terminals liegen der Geschäftsstelle vor.

Beschilderung, Wegführung und Aufenthaltsqualität

Neben dem Logo und der Informationsterminals ist als drittes Alleinstellungsmerkmal und verbindendes Element aller regionalen Mobilitätspunkte eine einheitliche Beschilderung vorgesehen. Die einheitliche Bildsprache und leicht erfassbare Systematik aus Symbolen (siehe Abbildung 8) und Text erleichtert den Nutzern den Umstieg auf Bus, den Fahrradverleih oder die Nutzung weiterer Angebote im direkten Bahnhofsumfeld. Die Aufstellung dieser Wegweiser erfolgt in den nächsten Wochen an allen 13 Standorten.

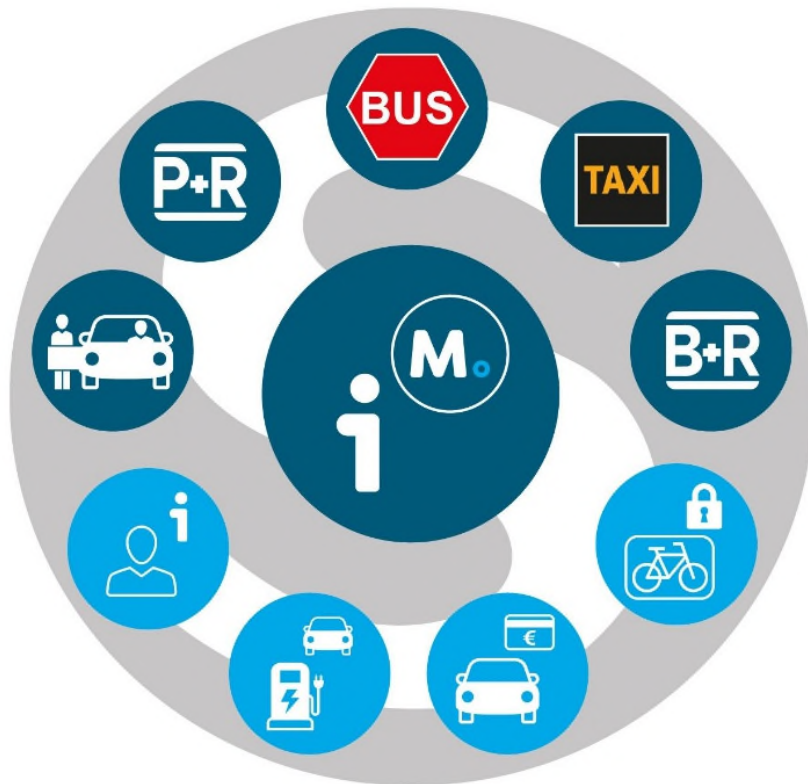


Abbildung 8: Piktogramme/Symbole an den regionalen Mobilitätspunkten

Mittelabfluss und Kofinanzierung der regionalen Mobilitätspunkte

Mit Blick auf die jüngsten Beschlüsse (vgl. Sitzungsvorlagen 023/2019 „Juryempfehlung“ (WIV) und 085/2020 „Kofinanzierung des Industrieforschungsprojektes Ameise“ (WIV)) erfolgt ein Sachstandsbericht der weiteren Projekte. Neben dem Überblick über die verausgabten Mittel werden nachfolgend auch die Erschwernisse, die solchen Pilotvorhaben innewohnen, umschrieben. Zu den Erschwernissen und Verzögerungen zählen auch die Effekte der Covid19-Pandemie. Die nachfolgende Tabelle 2 zeigt den bisherigen und künftigen Mittelabfluss der Kofinanzierungsmittel auf.

Tabelle 2: Übersicht über ausbezahlte bzw. vertraglich gebundene Kofinanzierungsmittel (in Euro)

Beschluss Regionalversammlung März 2012, Programmauflegung	7.500.000
Aufstockung infolge Beschlüsse des WIV um einmalig 500 T € und einmalig 300 T €	800.000
Zwischensumme 1	8.300.000
<u>abzüglich</u> bereits verausgabter Mittel für	
a) die Ausschreibungsrunden 2012-2015	3.169.689
b) die regionalen Mobilitätspunkte (ab 2016)	1.112.517
Zwischensumme 2	4.017.794
<u>abzüglich</u> vertraglich gebundener Mittel für	
a) die regionalen Mobilitätspunkte	2.058.715
b) Infoterminals (einschl. an EFRE-Standorten)	607.900
c) Schnell-Ladestationen und WC-Anlagen	315.600
d) Info-Hotline (Teilprojekt RegioWIN)	171.500
e) für laufende Vorhaben (siehe Seite 9ff)	808.700
Restmittel	55.379

Nach einer im Dezember 2020 bei den Standortkommunen durchgeführten Abfrage ist davon auszugehen, dass bis zum Jahresende 2021, dem Laufzeitende des Programms, bis auf einen Sonderfall alle vertraglich fixierten Mittel angemeldet werden. Dabei darf der sogenannte „Schlussverwendungsnachweis“ wegen verspäteter Rechnungsstellung Dritter bis Juni 2022 erfolgen. Wie vertraglich mit allen Partnern fixiert, müssen die Vorhaben mit allen Arbeitspaketen innerhalb des Bewilligungszeitraumes umgesetzt sein, d. h. die dazugehörigen Infrastrukturen installiert und avisierte Angebote am Markt platziert sein.

Das nicht rechtzeitige Abrufen der Kofinanzierungsmittel ist wegen der begrenzten zeitlichen Übertragung von Sachkosten (maximal zwei Kalenderjahre) misslich. Hinzu tritt, dass bis zum Jahresende 2021 nicht abgerufene Mittel für weitere Antragsteller regionaler Mobilitätspunkte bzw. Infoterminals eingesetzt werden könnten. Der Geschäftsstelle liegen mehrere Interessensbekundungen vor, darunter ein Antrag der Stadt Renningen als Knotenpunkt der S-Bahn. Darüber hinaus könnten (bisher) nicht abgerufene Mittel für weitere Vorhaben eingesetzt werden, bspw. für das Vorhaben AMEISE (vgl. ebenfalls Sitzungsvorlage 023/2019 (WIV)).

In **Sindelfingen** musste der Zeitplan für die Umsetzung des Mobilitätspunktes mehrfach gestreckt werden, so dass ein Abschluss des Vorhabens zum Jahresende 2021 unmöglich ist. Dazu zählt insbesondere der Abriss des Güterschuppens am Bahnhof Sindelfingen und die langwierigen Vertragsverhandlungen zum Grunderwerb dieser Fläche sowie das noch laufende Verfahren zur Entwidmung von bahnrrechtlichen Zwecken seitens des Eisenbahnbundesamtes. Hinzu kamen Kostensteigerungen, ein aufwändiges Wettbewerbsverfahren sowie erforderliche Umplanungen wegen des neuen Gleises für den 15-Minuten-Takt. Von der vertraglich für den Mobilitätspunkt vereinbarten Summe in Höhe von 1,3 Mio. Euro wurden bisher nur rund 137.000 Euro (zehn Prozent) abgerufen. Die Stadt Sindelfingen rechnet für das laufende Jahr 2021 mit einem Mittelabfluss von rund 350.000 Euro. Damit stünden grundsätzlich noch rund 829.000 Euro in dem/n Folgejahr/en zur Verfügung.

Weitere den Haushalt betreffende und noch laufende Vorhaben im Programm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ sind:

a) Betriebliche Mobilitätsstrategie bei den Württembergischen Staatstheatern

Ziel ist die Erarbeitung und Umsetzung einer betrieblichen Mobilitätsstrategie, um einerseits Dienstfahrten vom MIV auf den ÖPNV, das Rad und Lastenpedelec zu verlagern. Andererseits ist vorgesehen, Teile des Fuhrparks zu elektrifizieren. Parallel dazu soll der ÖPNV gestärkt werden durch eine innerbetriebliche Bewerbung des Jobtickets, durch die Förderung des Rad-/eBike-Verkehrs sowie die Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten.

Nach der Anschaffung und Inbetriebnahme dreier Elektrofahrzeuge sind die Erfahrungen in der Belegschaft sehr positiv. Von den zur Verfügung stehenden Kofinanzierungsmitteln von insgesamt knapp 60.000 Euro wurden bisher rund 24.500 Euro abgerufen. Infolge des eingeschränkten Spielbetriebs, einschließlich Home-office etc. mussten die weiteren Arbeitspakete (Anschaffung eLastenpedelec, Ladesäulen, Bewerbung Jobticket) zunächst verschoben werden. Ein vollständiger Mittelabruf im Jahr 2021 ist vorgesehen, ggf. müssen Mittel nach 2022 übertragen werden.

b) Überbetriebliches Mobilitätsmanagement im Gewerbegebiet West der Stadt Ludwigsburg

Ziel des Vorhabens ist die Entwicklung und Umsetzung von Angeboten und Lösungen eines überbetrieblichen Mobilitätsmanagements für den Gewerbestandort Weststadt in Ludwigsburg durch die Stadtverwaltung, gemeinsam mit den in der Weststadt ansässigen Unternehmen. Das Vorhaben umfasst drei Arbeitspakete: eine Workshopreihe, die Erweiterung des Radverleihsystems und die Förderung von Fahrgemeinschaften. Ein wichtiger Ansatz des Vorhabens ist, auf die steigende Mobilitätsnachfrage nicht primär – wie bisher – mit dem Bau von Stellplätzen zu antworten. Vielmehr soll mit einem umfassenden Maßnahmenprogramm die Erreichbarkeit des Standortes für alle Zielgruppen, unter Einbeziehung aller Verkehrsträger, verbessert werden. Gleichzeitig soll die Aufenthaltsqualität im Quartier gesteigert und eine deutliche Verminderung des KFZ- und insbesondere des Parksuchverkehrs erzielt werden.

Das Projekt konnte zu Beginn 2020 wie geplant starten und trifft bei den beteiligten Firmen auf großes Interesse. Nach der Auftaktveranstaltung im Februar 2020 (im Arbeitspaket 1) kam es jedoch ab März 2020 zu einer deutlichen Einschränkung und Verzögerung der Projektaktivitäten bedingt durch die Corona-Pandemie. Das Projekt, welches stark auf den gemeinsamen Austausch (verstärkt in persönlichen Besprechungsformaten) mit den Unternehmen setzt und eine Netzwerkfunktion innehat, kam durch die erheblichen Kontaktbeschränkungen ins Stocken. Über die Sommermonate konnte jedoch der Austausch in Form von kleineren Arbeitstreffen rasch wieder aufgenommen werden. Ergänzend wurden erste digitale Besprechungs-/Informationsformate verfolgt. Die beschriebenen Gegebenheiten führten insgesamt zu einer Verzögerung im Projekt. Vor diesem Hintergrund wurden bisher nur rund 8.100 Euro (von insgesamt 47.000 Euro) abgerufen. In diesem Jahr soll der Großteil der weiteren Gelder angemeldet werden; die Beantragung einer Übertragung von Mitteln nach 2022 ist infolge der oben skizzierten Auswirkungen möglich.

Die Erweiterung des Radverleihsystems (Arbeitspaket 2) konnte noch nicht wie vorgesehen verfolgt werden. Die Mittel wurden in das laufende Jahr 2021 verschoben, ebenso wie im dritten Arbeitspaket mit dem Themenschwerpunkt Fahrgemeinschaften. Zwar stellte sich heraus, dass einige Unternehmen in dieser Thematik schon recht weit sind. Allerdings hat die Corona-Pandemie das Mobilitätsverhalten stark verändert. Wegen des vermehrten Arbeitens im Home-office steht das Thema der betrieblichen, und hier insb. der überbetrieblichen Mobilität, derzeit nicht in vorderster Front der Unternehmen.

c) Aufbau eines free-floating eCarSharing-Verbundes im Landkreis Göppingen

Ziel des Vorhabens ist der Aufbau eines flächendeckenden, halbstationären free-floating eCarsharing-Angebots (siehe Abbildung 9). Das Carsharing soll ausschließlich elektrisch umgesetzt werden und vor allem im ländlich geprägten Raum des Landkreises Göppingen den ÖPNV unterstützen. Die Elektroautos sind im Voraus buchbar. Mit attraktiven Stunden- bzw. Tagestartifen werden verschiedene Zielgruppen (insb. Kommunen, Gewerbe, Fahranfänger...) und Nutzungen (bspw. Einkäufe, Arzt/Apotheke, Transporte, Freizeitverkehr...) adressiert. Je nach Standort (Wallbox mit einem Ladepunkt, dort Ladung ausschließlich für deer-Fahrzeuge) und verfügbarem Parkplatzangebot (Ladesäule mit zwei Ladepunkten) können dort auch Dritte die Ladesäule nutzen.

Mit der Integration der Ladeinfrastruktur in ein Buchungssystem ist eine „one-way“-Ausleihe möglich (d. h. Entleihe eines Elektroautos am Standort A, Rückgabe am Standort B). In der Ausbaustufe 1 (seit 1.1.2021) sollen rund 30 Elektroautos geleast werden, für die an bis zu 25 Standorten Ladeinfrastruktur aufgebaut wird. In der Ausbaustufe 2 (ab dem Jahr 2022) sind weitere 15 Standorte mit Ladeinfrastruktur und weitere bis zu 20 Elektroautos vorgesehen. Den Aufbau und Betrieb des Verbundes kofinanziert die Region mit rund 484.000 Euro. Als Voraussetzung der regionalen Kofinanzierung wurde vereinbart, dass sich mindestens 19 der 38 Kommunen im Landkreis an dem Verbund beteiligen. Bisher liegen Zusagen bzw. Verträge mit mehr als 20 Städten und Gemeinden vor (siehe Abbildung 9):



Abbildung 9: Teilnehmende Städte und Gemeinden am eCarSharing-Verbund im Landkreis Göppingen Stand zum 1.4.2021

Als Projektkoordinator fungiert die Albwerk GmbH & Co. KG, eine Genossenschaft mit Sitz in Geislingen/Steige. Weitere Projektpartner sind das Landratsamt Göppingen, die deer GmbH (Carsharing-Anbieter) sowie bis zu 38 Städte und Gemeinden und zwei private Einrichtungen (Evangelische Akademie Bad Boll; Institut Eckwälden) im Landkreis Göppingen. Zwischenzeitlich wurde der Hauptvertrag zwischen dem Verband Region Stuttgart, dem Albwerk und der Fa. deer geschlossen. Die dazugehörigen, einzelvertraglichen Regelungen zwischen dem Verband Region Stuttgart und bis zu 25 Städten und Gemeinden bzw. mit den weiteren nachfragenden Institutionen werden im Frühjahr 2021 abgeschlossen sein.

d) Forschungsvorhaben AMEISE in Waiblingen

Dieses Vorhaben wurde ebenfalls in der Sitzungsvorlage 023/2019 dem WIV vorgestellt und zunächst zur Überarbeitung zurückgestellt. Als Projektkoordinator fungiert die Hochschule Esslingen, weitere Projektpartner sind u. a. das Landratsamt Rems-Murr, die Stadt Waiblingen, die Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH, die Volkmann & Rossbach GmbH (Montabaur) und die Hochschulföderation SüdWest. Ziel des Vorhabens ist die Errichtung eines hochautomatisierten Linienbetriebs als neues ÖPNV-Angebot für das HESS Areal. Zielgruppen des neuen Mobilitätsangebotes sind insbesondere Beschäftigte (Pendler) und Schüler_innen des Berufsschulzentrums in Waiblingen. Eine Begleitforschung in Form eines Reallabors ist vorgesehen, ebenso die Einbindung in Forschung und Lehre in der Hochschulföderation SüdWest. Das neue Angebot soll in den VVS-Tarif integriert werden (ebenso polygo-Karte). Beantragt wurden seinerzeit die Beschaffung und der Betrieb von zwei autonom fahrenden Minibussen zur Fahrgastbeförderung (8-15 Personen), der Ausbau und die Ausstattung der Fahrstrecke / der Straßeninfrastruktur in das neu zu erschließende Industrieareal „Ameisenbühl“ sowie die Aufbereitung und Dokumentation mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und Ergebnisverwertung.

Das Vorhaben gliedert sich in zwei Phasen, wobei die erste Phase alleinig vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VM) gefördert wird. Die Geschäftsstelle befindet sich derzeit noch in Abstimmung mit dem VM bezüglich der Phase 2 und wird dem WIV eine aktualisierte Vorlage zur Beschlussfassung vorlegen. Diese Abstimmung betrifft den zeitlichen Beginn der Phase 2, den Zuschnitt und die Verantwortlichkeiten der Arbeitspakete, die eindeutig zwischen den zwei Fördermittelgebern abzugrenzen sind und ggf. neu zusammenstellt werden. Des Weiteren geht es um die Höhe der regionalen Kofinanzierung, die auch vom Beschluss des WIV zu den regionalen Mobilitätspunkten und den noch laufenden Vorhaben a) bis c) abhängig ist. Gegebenenfalls dort eingesparte oder nicht verausgabte Mittel könnten für dieses Vorhaben zusätzlich zu den bereits vorgesehenen rund 250.000 Euro verwendet werden.

Haushaltsrechtliche Aspekte

Die für die Umsetzung der laufenden Projekte in der Modellregion für nachhaltige Mobilität notwendigen Mittel sind bereits in den vergangenen Jahren in den jeweiligen Haushaltsplänen in Teilhaushalt 4 veranschlagt. Davon nicht verbrauchte Mittel sollen, soweit dies haushaltsrechtlich möglich ist, weiter bis zur Inanspruchnahme in die Folgejahre übertragen werden. Ist eine Übertragung der Mittel haushaltsrechtlich nicht mehr möglich, fließen die Mittel in die Rücklage. Diese Mittel werden dann entsprechend dem Bedarf aus der Rücklage eingesetzt, um den notwendigen erneuten Ansatz umlageneutral zu finanzieren.

II. Beschlussvorschlag

1. Der WIV verlängert das Programm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ bis Jahresende 2022. Damit verlängert sich auch die Laufzeit der drei noch laufenden Vorhaben a) -c) bis zum 31.12.2022.
2. Bisher veranschlagte und nicht eingesetzte Mittel des Projektes „Regionale Mobilitätspunkte“ (Teilhaushalt 4) werden, soweit dies haushaltsrechtlich möglich ist, in die Folgejahre übertragen. Mittel, die nicht mehr übertragen werden können und in die Rücklage fließen, werden zur Deckung wieder zu veranschlagender Planansätze eingesetzt.
3. Die Geschäftsstelle legt dem WIV den überarbeiteten Antrag der Hochschule Esslingen zum Vorhaben AMEISE zur Beschlussfassung vor.