
Amt für Mobilität und
Verkehrsinfrastruktur
Amtsleiter

Ausschuss für Umwelt und Verkehr
Öffentlich

06.10.2015
TO Nr. 6

ÖPNV Förderprogramm Ländlicher Raum

I. Beschlussantrag

Die Verwaltung wird beauftragt, grundsätzliches Interesse an der Teilnahme am Landeswettbewerb „Modellvorhaben Innovativer ÖPNV Ländlicher Raum“ anzumelden und eine Fristverlängerung für die konkrete Antragstellung bis Mitte Dezember zu erreichen.

Sofern die Verlängerung seitens des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur gewährt wird, legt die Verwaltung einen Antragsentwurf zur Beschlussfassung im UVA am 1. Dezember 2015 vor.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Landeswettbewerb „Modellvorhaben Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur stellt aus dem Doppelhaushalt 2015/16 des Landes 1,7 Mio. € für innovative ÖPNV-Modellvorhaben im ländlichen Raum bereit. Angesprochen sind insbesondere der Aufbau angepasster alternativer Bedienungsformen (wie u.a. Anrufsammelverkehre, aber auch weitere Formen wie Bürgerbusse und die Einbindung sozialer Mobilitätsdienste), um den Herausforderungen an die Mobilität der Zukunft vor dem Hintergrund der demographischen Veränderungen gerecht zu werden.

Die Modellvorhaben müssen im ländlichen Raum oder in einem Verdichtungsbe-
reich des ländlichen Raums liegen und die Umsetzung muss noch im Jahr 2016
beginnen.

Der Wettbewerb hat damit eine hohe Relevanz für Maßnahmen, die auch im Rahmen des Nahverkehrsplans in analoger Form vorgeschlagen werden und bei der Ausarbeitung der konkreten Fahrplankonzepte der Linienbündel, insbesondere im Raum Geislingen, eine wesentliche Rolle spielen müssen, da die Vielzahl von Relationen in den Tagesrandzeiten und am Wochenende aufgrund der Nachfragepotenziale in keinem Fall über die Regellinienbedienung abgedeckt werden können.

2. Raumkonzept/Flächendeckung

Nach dem Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 könnte das Konzept im Mittelbereich Geislingen, bestehend aus den Gemeinden Bad Ditzingen, Bad Überkingen, Böhmekirch, Deggingen, Drackenstein, Geislingen an der Steige, Gruibingen, Hohenstadt, Kuchen, Mühlhausen im Täle und Wiesenstein, realisiert werden.

Allerdings deckt dieser Bereich nicht die räumlichen Verflechtungen des ÖPNV ab, so dass für das Konzept der Bereich größer gefasst wird und zusätzlich die Gemeinden Donzdorf, Lauterstein sowie Süßen umfassen soll.

3. Konzepte/Organisation

Mit dem Modellvorhaben im Mittelbereich Geislingen soll ein flächendeckender Stundentakt die Mobilitätsgarantie bis in den Abend hinein gewährleisten. Nur über durchgängige Mobilitätsketten lassen sich neue Nutzerkreise für den ÖPNV erschließen. Diese dürfen nicht an den Bahnhöfen der Mittelzentren enden, wie das heute noch in weiten Teilen der Fall ist. Sie müssen leicht zugänglich sein, organisatorisch koordiniert und gut kommuniziert werden. Dafür müssen neue Wege gegangen werden und Mobilitätspartner zusammengeführt werden.

Der öffentliche Verkehr in schwächer genutzten Zeiten und Räumen, sollte vermehrt durch die Nutzung alternativer Bedienungsformen sicher gestellt werden um den finanziellen Rahmen nicht zu sprengen. Die im Linienverkehr verbleibenden Lücken können beispielsweise durch Rufbusfahrten sinnvoll geschlossen werden. Das Ziel ist ein flächendeckendes, stündliches sowie ein untereinander und mit dem Schienenverkehr vernetztes System. Durch diese bedarfsgesteuerten Elemente, kann der Regelverkehr konsequent auf eine produktivere Abwicklung stärkerer Nachfrageströme ausgerichtet und dadurch kostengünstiger „produziert“ werden.

Im Rahmen des Modellvorhabens soll zudem die Mobilität beeinträchtigter Personen durch Fahrdienste sichergestellt werden, welche eine Haustürbedienung anbieten. Zielgruppen sind einerseits die bisherigen Kunden des Fahrdienstes, aber auch Bevölkerungsgruppen, denen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs nicht ohne weiteres möglich ist.

Die persönliche Kommunikation bietet die beste Möglichkeit, Fahrgäste im Hinblick auf das Angebot und dessen optimale Nutzung zu beraten. Infolgedessen ist für das Bedienungsgebiet die Einrichtung einer Mobilitätszentrale geplant. Hier soll mit hoher persönlicher Kompetenz eine optimale Information der Fahrgäste und Disposition der Fahrzeuge erreicht werden. Eine Möglichkeit ist es, die Zentrale im Verbund mit heute bereits regional disponierenden Einheiten (z.B. Taxizentralen) einzusetzen. In der Mobilitätszentrale soll eine möglichst umfassende Besetzung (100-120 Stunden pro Woche) erreicht werden. Die Zentrale sollte über moderne Tools des Flottenmanagements verfügen, um so den Überblick über die Standorte und die Aufträge der zu disponierenden Fahrzeuge zu haben.

Der Entwicklung der Aufgaben einer Mobilitätszentrale und die Zusammenführung der unterschiedlichen Mobilitätsdienstleister wird zentrale Bedeutung zukommen. Hierfür wird für begrenzte Zeit auch externer Sachverstand erforderlich sein. Nach ersten Gesprächen mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, über die das Projekt abgewickelt wird, blieb bisher offen, ob Beratungsleistungen mit berück-

sichtigt werden können. Die Verwaltung hat dies nachdrücklich angeregt. Mit Blick auf die passenden räumlichen und inhaltlichen Parameter würde eine Bewerbung des Landkreises seitens des Ministeriums grundsätzlich begrüßt.

4. Förderung, Folgekosten

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur fördert 75% der beantragten Kosten als Festbetrag, maximal jedoch 850.000 €. Nicht zuwendungsfähig sind Planungs- und Verwaltungskosten (insbesondere Personalkosten). Die Landesfinanzierung eines Dauerbetriebes nach Beendigung des Modellvorhabens ist ausgeschlossen. Die Umsetzung könnte für den Landkreis Göppingen im Dezember 2016 erfolgen. Die Förderung des Modellvorhabens ist auf mindestens zwei Jahre, höchstens aber drei Jahre begrenzt. Der Finanzierungsbedarf durch den Landkreis Göppingen beträgt, bei einer maximalen Nutzung der Fördermittel, demnach rund 283.000 €. Dieser Betrag würde sich auf die max. 3 Jahre der Umsetzung verteilen ca. 94.000 € pro Jahr). Es ist allerdings zu beachten, dass bei einer Fortführung des Konzepts nach erfolgter Evaluierung weitere Folgekosten kaum zu vermeiden sind.

5. Zeitplanung und Bewertung

Durch die Folgewirkungen, die eine vertiefte Vorplanung und auch mittelfristige Finanzplanung erforderlich machen, sah sich die Verwaltung bislang außer Stande ohne ein entsprechendes Votum des Gremiums einen fristgerechten Antrag beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur einzureichen, zumal das Förderprogramm erst über die Sommerpause zur Auslobung kam.

Zwischenzeitlich hat ein Bachelor-Praktikant im Amt 55 seine Tätigkeit aufgenommen, der mit ähnlicher Aufgabenstellung eine Thesis zum Jahresende vorbereitet, die ebenfalls den Geislinger Raum untersucht. Zwischenergebnisse könnten für die Antragstellung mit herangezogen werden.

Für das weitere Vorgehen empfiehlt die Verwaltung, wie folgt vorzugehen:

- Der Landkreis beantragt umgehend die Gewährung einer Nachfrist bis Mitte Dezember beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur.
- Sofern diese gewährt wird, kann bis Mitte Dezember ein Förderantrag eingereicht werden. Dieser könnte dem UVA in der Sitzung am 1.12.2015 zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Für diesen Fall müssten für die Jahre 2016-2018 jährliche Beträge von rd. 100.000 € zzgl. eventueller Beratungskosten in den Haushalt aufgenommen werden. Bisher sind für den Haushalt 2016 hierfür keine Mittel eingeplant.

Die Fördermittel über ein Projekt Ländlicher Raum könnten dazu beitragen, Ziele des Nahverkehrsplans früher als geplant in einem wesentlichen Teilraum des Landkreises mit Unterstützung des Landes umzusetzen. Im Amt 55 wurden durch die Planungsstelle für die Umsetzung der Linienbündel die personellen Voraussetzungen für die Begleitung des Prozesses zum 1.7.2015 geschaffen. Die Verwaltung empfiehlt daher, das Projekt weiter voranzutreiben.

III. Handlungsalternativen

Keine Teilnahme am Förderprojekt „ÖPNV Ländlicher Raum“ des Landes und keine weiteren Vorbereitungen für eine Antragstellung.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Bei einer Teilnahme am Förderprojekt würden für die Jahre 2016-2018 jeweils mindestens rd. 100.000 € an Komplementärfinanzierung (z.B. Aufbau einer Mobilitätszentrale in Geislingen) durch den Landkreis anfallen. In welcher Höhe die laufenden Kosten für die Folgejahre anzusetzen sind, ist derzeit offen und bleibt damit vertiefenden Untersuchungen vorbehalten.

Die Komplementärmittel sind bis her nicht im Haushaltsplanentwurf berücksichtigt, müssten daher in 2016 über die veranschlagten Titel im Bereich ÖPNV abgedeckt werden und können ggf. zu einer überplanmäßigen Ausgabe führen.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Wirtschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft von Schule und Beruf	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft des sozialen Zusammenlebens	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VI. Internetfreigabe

Freigegeben für die Veröffentlichung im Internet.