
Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Amtsleiter	Ausschuss für Umwelt und Verkehr Öffentlich	01.12.2015 TO Nr. 6
--	--	----------------------------

Modellprojekt Mobilität im Ländlichen Raum

I. Beschlussantrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, den vorliegenden Antrag zum Landeswettbewerb „Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur einzureichen.
2. Der Landkreis ist bereit, die erforderlichen Komplementärmittel für die Jahre 2016-2018 in Höhe von insgesamt rd. 261.000 € bereitzustellen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Die Verwaltung hat gemäß der Tischvorlage UVA 2015/42 beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur grundsätzliches Interesse am „Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ angemeldet und eine Fristverlängerung beantragt und darum gebeten, die Antragsfrist bis Ende 2015 zu verlängern.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur informierte die Verwaltung mit Schreiben vom 22.10.2015, dass unserem Anliegen Rechnung getragen und die Frist zum Einreichen von Wettbewerbsvorschlägen entsprechend bis zum 15. Januar 2016 verlängert wird.

1. Landeswettbewerb „Modellvorhaben Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“

Im Folgenden wird die Zielstellung des Modellvorhabens erläutert. Eine umfassende Zusammenstellung der Ziele und die daraus abgeleiteten Strategien und Maßnahmen zur Umsetzung des Modellvorhabens ist der Tischvorlage UVA 2015/42 vom 06.10.2015 sowie der Anlage 1 zu entnehmen.

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. Mit der Umsetzung muss noch im Jahr 2016 begonnen werden.

Die Parameter des Wettbewerbs zeigen damit hohe Relevanz für Maßnahmen, wie sie in teilweise analoger Form im Rahmen des Nahverkehrsplans vorgeschlagen werden. Wie in der Vorlage zum Nahverkehrsplan (vgl. UVA 2015/56 vom 01.12.2015) an wiederholter Stelle ausgeführt, sollen diese bei der Ausarbeitung der konkreten Fahrplankonzepte in den Linienbündeln eine wesentliche Rolle spielen und damit eine kostengünstige Umsetzung der Planziele ermöglichen. Im Mittel- punkt stehen die stringente Vertaktung der ÖPNV-Angebote und die Sicherstellung verlässlicher intermodaler Mobilitätsketten im gesamten Tagesgang und (in einge- schränkter Form) auch an den Wochenenden.

Insbesondere im Raum Geislingen (erweiterter Mittelbereich), wo eine Vielzahl von Relationen in den Tagesrandzeiten und am Wochenende aufgrund der geringen Nachfragepotenziale in keinem Fall über die Regel-Linienbedienung abgedeckt werden können, wird zukünftig der Schwerpunkt auf alternativen Bedienungsformen liegen müssen. Daher eignet sich die Raumschaft in besonderer Weise für eine Be- teiligung am Landeswettbewerb.

Durch die vorgesehene Zusammenführung unterschiedlicher Verkehrsträger (Li- nienverkehr, Anrufsammelverkehre, Formen der „sozialen Mobilität“ wie regelmäßige Krankentransporte, Bürgerautos usw.) ist es entscheidend, die Kommunikati- onswege zu vereinheitlichen und in einer zentralen Anlaufstelle zusammenzuführen. Dafür eignet sich das Modell der Mobilitätszentrale modernen Zuschnitts in be- sonderer Weise. Diese soll nach Möglichkeit im Bahnhof Geislingen angesiedelt werden, um diese mit den bisherigen Leistungen der bestehenden DB- Fahrkartenausgabe und des Filisland-Service-Punkts zu vereinen. Dadurch kann die Service-Einrichtung im Bahnhof Geislingen auch bei dem bevorstehenden Betrei- berwechsel im Zuge der Vergabe der Stuttgarter Netze (u.a. an das britische Unter- nehmen „Go-Ahead Group“, welches das Filstal bedienen wird) stabilisiert und vo- raussichtlich dauerhaft gesichert werden. Ein Zweischichtbetrieb mit attraktiven Öff- nungszeiten (80-100 Std./Woche) muss mit entsprechendem Personalmehraufwand hinterlegt werden. Die Mobilitätszentrale soll zusammen mit weiteren Partnern be- trieben (und finanziert) werden.

Einen wesentlichen Faktor umfassen Zuschüsse zum Anrufsammelbetrieb, wofür überschlägig ein jährlicher Abmangel von 250.000 € für den Gesamttraum ab 2017 auf voraussichtlich 9 Linienästen veranschlagt wurde. Diese werden in das zu ent- wickelte Taktangebot ohne tarifliche Zuschläge integriert.

2. 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 auf Seiten des Antragstellers. Die Verwaltung ist dazu ab- weichend der Auffassung, dass insbesondere für die Planung und Gestaltung der

Mobilitätszentrale und die Entwicklung des innovativen Gesamtkonzepts (einschließlich der Berücksichtigung „sozialer“ Mobilitätsträger) auf spezifisches Fachwissen in Form externer Beratung nicht verzichtet werden kann und diese förderfähiger Bestandteil des Modellprojekts werden sollte. Dies wird auch von Seiten anderer Antragssteller dringend eingefordert. Da sowohl das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur als auch die Verwaltung eine reibungslose Umsetzung des Konzepts befürworten, steht der Landkreis diesbezüglich im engen Kontakt mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, welche die Anträge für das MVI bearbeitet.

Die Landesfinanzierung eines Dauerbetriebes nach Beendigung des Modellvorhabens ist ausgeschlossen. Die Umsetzung soll für den Landkreis Göppingen ab Dezember 2016 erfolgen. Die Förderung des Modellvorhabens ist auf mindestens zwei Jahre, höchstens aber drei Jahre begrenzt.

Nach derzeitigem Berechnungsstand beträgt das Gesamtvolumen des Modellvorhabens entsprechend dem beiliegenden Antragsentwurf rd. 1,05 Millionen Euro, wobei der Finanzierungsbedarf durch den Landkreis bei rd. 261.000 € liegt.

Abb. 1: Kostenstruktur des Modellprojekts

	2016	2017	2018	Gesamt
Betriebskosten	-	250.000,00 €	250.000,00 €	500.000,00 €
Mobilitätszentrale	30.000,00 €	195.000,00 €	195.000,00 €	420.000,00 €
Konzeptentwicklung	30.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	50.000,00 €
Investitionskosten	-	75.000,00 €	-	75.000,00 €
Summe	60.000,00 €	530.000,00 €	455.000,00 €	1.045.000,00 €
Förderung Land	45.000,00 €	397.500,00 €	341.250,00 €	783.750,00 €
<u>Summe Landkreis</u>	<u>15.000,00 €</u>	<u>132.500,00 €</u>	<u>113.750,00 €</u>	<u>261.250,00 €</u>

Die Zusammenstellung der einzelnen Posten für den Betrieb der Mobilitätszentrale ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Zur Vereinfachung der Abläufe ist während der Projektphase auf Grundlage des hohen Fördergrades des Landes keine weitere kommunale Beteiligung in der Raumschaft vorgesehen. Die Verwaltung wird das Projekt kontinuierlich evaluieren. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Kostenstruktur mit der formulierten Zielvorgabe stets übereinstimmt. Über eine Fortführung des gesamten Projekts bzw. einzelner Module wird im Rahmen einer abschließenden Erfolgsbilanz (Frühjahr 2018) gemeinsam mit allen beteiligten Gemeinden und Institutionen zu entscheiden sein, da die Landesfinanzierung eines Dauerbetriebs nach Beendigung des Modellvorhabens ausgeschlossen ist. Daher ist davon auszugehen, dass bei einer konsequenten Fortführung des Konzepts über 2018 hinaus weiterer Finanzierungsaufwand auf der kommunalen Seite verbleiben wird. Um die zukünftige Finanzierung sicherzustellen, sind im Laufe des Projekts rechtzeitig Gespräche mit allen Beteiligten zu führen.

III. Handlungsalternativen

Keine Teilnahme am Förderprojekt „ÖPNV Ländlicher Raum“ des Landes.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Bei einer Teilnahme am Förderprojekt würden für das Jahr 2016 rd. 15.000 €, für das Jahr 2017 rd. 132.500 € und für das Jahr 2018 rd. 113.750 € an Komplementärfinanzierung durch den Landkreis anfallen.

Im Haushalt 2016 sind bisher keine Mittel für die Aufwendungen bei Teilnahme am Modellprojekt „Mobilität im Ländlichen Raum“ eingeplant.

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.