

Stuttgart, 10.05.2012

**EU Projekt 2MOVE2
Programm CIVITAS PLUS II**

Beschlußvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	22.05.2012
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	23.05.2012
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	24.05.2012

Beschlußantrag:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, mit der Europäischen Union einen Vertrag im Rahmen des EU-Programms CIVITAS PLUS II zur Koordinierung des Projekts 2MOVE2 zu schließen. Das Projekt hat eine Laufzeit von vier Jahren (September 2012 bis September 2016).
2. Das Projekt 2MOVE2 hat ein Gesamtvolumen von 9,1 Mio. € und wird von der EU-Kommission mit 5,8 Mio. € gefördert. Im Projektantrag wurden von der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) 2,3 Mio. € an Projektkosten (zusätzliche Personal- und Sachkosten sowie vorhandene Personalressourcen) geltend gemacht. Davon übernimmt die EU einen Förderanteil in Höhe von 1,4 Mio. €. Der rein rechnerische Eigenanteil der LHS beträgt rd. 0,9 Mio. € und wird durch den Einsatz vorhandener Personalressourcen erbracht. Das Projekt wird im Teilhaushalt 810 - Bürgermeisteramt - abgebildet.

Vom Personalbedarf einer 50 %-Stelle für das Projekt „Mobilitäts-Informations- und -Service Center“ beim Amt für Umweltschutz wird zustimmend Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird ermächtigt, eine/n Umweltberater/in zu 50 % in TVöD EG 11 für die Dauer von 4 Jahren, soweit die Stelle durch EU-Mittel finanziert ist, zu beschäftigen. Über die Schaffung der erforderlichen 50 %-Stelle in TVöD EG 11 mit kw-Vermerk zum 31.12.2016 wird im Vorgriff auf den Stellenplan 2014 entschieden.

Begründung:

1. Zuschlag der EU-Kommission für das Stuttgarter Projekt 2MOVE2

Die EU-Kommission wird im Rahmen der vierten Stufe von CIVITAS (CIVITAS PLUS II) für den Zeitraum 2012-2016 zwei Projekte sowie ein horizontales Unterstützungsprojekt mit einem Gesamtvolumen von ca. 25 Mio. € fördern. Erfreulicherweise wurde das von der Stadt Stuttgart vorgeschlagene Projekt „2MOVE2“ positiv evaluiert und hat den Zuschlag erhalten.

Genehmigt wurden außerdem das Projekt Dyn@mo (Koordinator: Stadt Aachen) und CIVITAS WIKI (Koordinator: Forschungsinstitut TNO Innovation for Life, Niederlande), das die beiden Projekte in den Themen Kommunikation und Verbreitung sowie Evaluation unterstützen soll.

Wesentlich für die positive Evaluation unseres Antrags war unter anderem die Tatsache, dass die Landeshauptstadt mit ihrem globalen **Netzwerk „Cities for Mobility“** über eine Informations- und Dialogplattform verfügt, die sich seit Gründung im Jahr 2006 weltweit mit über 620 Partnern in 83 Staaten etabliert hat und erfolgreich arbeitet.

Mit dieser Entscheidung erhält die Stadt die Möglichkeit, **wichtige, aber bisher nicht finanzierte Vorhaben im Bereich umweltverträgliche Mobilität** durchzuführen. Außerdem wird die Stellung Stuttgarts als Kompetenzzentrum für Mobilität weiter gestärkt. Die unten skizzierten städtischen Maßnahmen müssen zu sichtbaren und wirksamen Fortschritten in den Bereichen

- Elektromobilität,
- Emissionsabhängige Verkehrssteuerung,
- Güterverkehr,
- Mobilitätsberatung und
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

führen. Die Parameter für die Erfolgsmessung sind im Rahmen des Projekts noch zu definieren. Nicht zuletzt kann von den Erfahrungen der Projektpartner und aus dem Schwester-Projekt Dyn@mo profitiert werden.

Der Gemeinderat hat in den letzten Jahren stets Bemühungen der Verwaltung befürwortet, eine unterstützende Finanzierung durch die EU-Kommission für Vorhaben zu erhalten, wenn dies zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität in Stuttgart sinnvoll ist.

2. Projektbeschreibung

Die CIVITAS-Initiative der Europäischen Kommission unterstützt Städte beim Aufbau eines umweltfreundlichen und energieeffizienten Verkehrssystems. Zur Erreichung dieses Ziels werden Demonstrationsprojekte, die technische und verkehrspolitische Maßnahmen kombinieren, umgesetzt und evaluiert. In den Teilnehmerstädten werden verschiedene Maßnahmen getestet, die speziell auf die lokalen Gegebenheiten abgestimmt sind und gleichzeitig auch die europäische Dimension in Betracht ziehen.

Im Rahmen dieser Maßnahmen wird Wissen gesammelt, das sich auf Städte in ganz Europa übertragen lässt und somit für alle Städte von Nutzen ist. Die Aktivitäten in den CIVITAS-Städten zielen auf eine Erhöhung der Lebensqualität für alle ab.

Die Zahl der Teilnehmerstädte steigt kontinuierlich an. Inzwischen sind 58 Städte an den CIVITAS-Projekten beteiligt, und mehr als 160 Städte bringen sich über das CIVITAS-Forum in die Initiative ein.

Das EU-Programm CIVITAS PLUS II für einen besseren und umweltverträglichen Stadtverkehr beruht inhaltlich auf den Zielen der bisherigen Phasen des Programms, legt aber **neue Schwerpunkte auf die Themen Elektromobilität, Einsatz neuer Technologien und emissionsarmer Stadtverkehr.**

CIVITAS PLUS II verfolgt im Einzelnen die folgenden Ziele:

- Den städtischen Nahverkehr, den Individualverkehr und den Güterverkehr auf innovative, saubere und energieeffiziente Fahrzeuge und Verkehrssysteme stützen.
- Den Energieverbrauch zunehmend durch nachwachsende Rohstoffe abdecken.
- Verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelastung verringern.
- Gesundheit und Wohlergehen aller Bürger verbessern.
- Einen sicheren und gerechten Zugang zu Arbeitsplätzen, zu Bildung und zu Dienstleistungen gewährleisten.
- Bedürfnisse von gefährdeten und benachteiligten Bürgern berücksichtigen.
- Das Gehen und Radfahren in städtischen Gebieten unterstützen.
- Innovative Verkehrssysteme und Landnutzung in der Stadtplanung besser kombinieren.
- Eine kontinuierliche wirtschaftliche Entwicklung unterstützen.
- Einen breiten gesellschaftlichen Konsens für eine saubere Mobilität etablieren, um den ökologischen Fußabdruck der Mobilität zu verringern.

An dem Projekt 2MOVE2 sind die folgenden acht Partner beteiligt:

- Landeshauptstadt Stuttgart (Koordinatorin des Gesamtprojekts),
- Stadt Brunn (Tschechische Republik), 400.000 Einwohner
- Stadt Málaga (Spanien), 575.000 Einwohner
- Stadt Tel Aviv-Jaffa (Israel), 403.000 Einwohner
- Universität Stuttgart (Institut für Straßen- und Verkehrswesen, Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik)
- SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH Stuttgart
- Verkehrsbetriebe Brunn (DPMB)
- Technion Universität Tel Aviv

Neu ist dabei der Ansatz, dass die teilnehmenden Städte in sog. „lehrende“ und „lernende Städte“ aufgeteilt werden. Dadurch wird die Bedeutung des

Wissenstransfers hervorgehoben. Im 2MOVE2-Projekt sind Stuttgart und Brunn „lehrende Städte“, Tel Aviv und Malaga sind „lernende Städte“.

Verantwortlichkeiten und Koordination:

Koordinator des Gesamtprojekts wird Herr Wolfgang Forderer vom Referat Koordination und Planung des Oberbürgermeisters sein. Für die Bereiche Projektmanagement, Kommunikation, Verbreitung („Dissemination“) werden Herr Patrick Daude und Herr Dr. Nicolás Leyva vom Koordinierungsbüro Cities for Mobility (S/OB) zuständig sein.

Ein Schwerpunkt der Arbeit wird dabei die Kooperation mit dem Unterstützungsprojekt CIVITAS WIKI sein.

Herr Manfred Wacker vom Institut für Straßen- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart und Herr Dr. Leyva bearbeiten das alle vier Städtepartner betreffende Thema „Nachhaltige Mobilitätspläne“. Alle Partnerstädte werden ihre Verkehrskonzepte zu modellartigen Mobilitätsplänen weiterentwickeln. Als Grundlage dient ein entsprechender von der EU-Kommission veröffentlichter Leitfaden. Am Ende des Projekts soll die „2MOVE2-Charta“ von den Oberbürgermeistern der vier Projektpartner unterschrieben werden.

Herr Wacker wird als „Site Coordinator“ die Maßnahmen der städtischen Referate und Ämter koordinieren. Vergleichbare Koordinatoren wird es auch in den drei anderen Partnerstädten geben. Die Firma SSP Consult wird wie im Projekt CIVITAS CARAVEL für technische und finanzielle Abwicklung sowie sowohl auf Stuttgart als auch auf Projekt-Ebene für das wichtige Thema Evaluation zuständig sein.

Konkrete Maßnahmen im Rahmen der Projektarbeit:

Im Rahmen von 2MOVE2 kann sich die Landeshauptstadt Stuttgart mit den folgenden vier Maßnahmen beteiligen:

Maßnahme 1: Elektromobilität

- **Öffentliche Information und Diskussion zum Thema Elektromobilität:**
In öffentlichen Veranstaltungen sollen unterschiedliche Aspekte des Themas vorgestellt und allgemein oder mit bestimmten Zielgruppen diskutiert werden. Dazu gehören auch die Präsentation und das Testen von Fahrzeugen. Dadurch sollen das Wissen über E-Mobilität und ihre Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht werden. Die Bürgerinnen und Bürger sollen Gelegenheit erhalten, Kritik und Anregungen einzubringen.
- **Schulungen für mehrere Zielgruppen über Chancen, Gefahren und Risiken:**
Hier gibt es zwei Zielgruppen: zum einen Mitarbeiter von Rettungs- und Hilfsdiensten wie Polizei, Feuerwehr, DRK, THW etc. bei diesem Personenkreis kann Unsicherheit entstehen, wenn bei einem Unfall oder einer Panne mit einem Elektrofahrzeug nicht hinreichend bekannt ist, ob von dem Fahrzeug Gefahr

droht, z.B. durch Batterien, Leitungen oder Wasserstofftanks. Die zweite Zielgruppe sind ältere Personen, die vom Fahrrad auf Pedelecs oder Elektroroller umsteigen und diese erstmals benutzen wollen. Es zeigt sich, dass die Risiken unterschätzt werden und es schnell zu gefährlichen Situationen kommen kann. Für beide Zielgruppen sollen ein Schulungskonzept sowie Informationsmaterial erstellt werden.

- **Entwicklung einer Strategie zur besseren Abstimmung zwischen der Verkehrsplanung und der Stadtplanung:**
Ein Anstieg der Zahl von Elektrofahrzeugen wird einen größeren Bedarf an Lade-Infrastruktur nach sich ziehen. Der begrenzt vorhandene und damit wertvolle öffentliche Raum reicht dafür nicht aus. Im Projekt soll deshalb eine Strategie für Bestands- und Neubaugebiete im Interesse eines ressourcenschonenden und effizienten Ausbaus der Infrastruktur erstellt werden. Ziel ist es, das Thema Elektromobilität zum integrativen Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung zu machen.

Maßnahme 2: Optimierte Lenkung des Güterverkehrs

- Unter Berücksichtigung bestehender Regelungen für den Lkw-Verkehr sowie der verkehrlichen, umweltorientierten und städtebaulichen Ziele wollen wir versuchen, ein Vorrang-Straßennetz für den Lkw-Verkehr in Stuttgart zu definieren. In dem Netz sollen die Strecken ausgewiesen werden, die für die Führung des Lkw-Verkehrs geeignet sind.
- An einem noch zu definierenden Punkt in Stuttgart soll versuchsweise die Möglichkeit geschaffen werden, den Lkw-Verkehr je nach der aktuellen Verkehrslage auf eine von zwei alternativen Routen zu lenken. In diesem Testkorridor sollen die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sowie die Schadstoff- und Lärmemissionen untersucht werden.

Maßnahme 3: Emissionsabhängige Verkehrssteuerung

Am **Beispiel einer ausgewählten Teststrecke** (B14 vom **Neckartor** bis zum **Österreichischen Platz**) soll ermittelt werden, ob durch dynamische Geschwindigkeitsvorgaben und andere Maßnahmen eine Verbesserung des Verkehrsflusses, eine Verringerung des Stop-and-go-Verkehrs und eine Reduzierung von Schadstoffen auf einer Hauptroute durch die Stadt erreicht werden können. Dabei sollen insbesondere auch der ÖPNV sowie der Rad- und Fußverkehr einbezogen werden.

Die vom Gemeinderat im Doppelhaushalt 2010/2011 bereitgestellten Mittel in Höhe von 250.000 € für emissionsabhängige Verkehrssteuerung im Budget der IVLZ werden nach 2012 übertragen und für die Einrichtung und den Betrieb der Teststrecke verwendet. Sofern der Gemeinderat der GRDRs 173/2012 für den Teilbereich zwischen Schwanenplatztunnel und Neckartor zustimmt, kann der Testbereich um diesen Streckenabschnitt verlängert werden.

Maßnahme 4: Mobilitätsberatung, Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Aufbau eines Konzepts und dessen Umsetzung für die Erstellung von Mobilitätsplänen von Firmen (betriebliches Mobilitätsmanagement) mit dem Ziel, die auf diese Betriebe bezogene Verkehrsnachfrage, insbesondere im Personenverkehr, in Richtung Umweltverbund zu verlagern. Ergänzend soll diese Form des Mobilitätsmanagements auch in der Zusammenarbeit kleinerer Unternehmen (z.B. Handwerksbetriebe, Anwaltskanzleien) und bei größeren neuen Vorhaben im Wohnungsbau erprobt werden.
- Generell soll der Gedanke des „Sharing“ gefördert werden: Carsharing, Bikesharing und Fahrgemeinschaften. Hierzu dient zunächst die Information und Vermittlung entsprechender bestehender Angebote. Es sollen aber auch aktiv zusätzliche Nutzergruppen angeworben werden.
- Bündelung von Informationssträngen zur Verkehrssituation im Umfeld von großen Baustellen (z.B. Stuttgart 21) und deren Weitergabe an Stuttgarter Bürger und Besucher.

Der Gemeinderat hat bereits im Jahr 1999 die Verwaltung beauftragt, das Beratungs- und Dienstleistungsangebot der **Mobilitätsberatung** auszuweiten. Die Mobilitätsberatung (Amt für Umweltschutz) umfasst mit ihrem Beratungsangebot den Bereich ÖPNV, Routenempfehlungen für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger, Beratung für in der Mobilität eingeschränkte Personen (Rollstuhlfahrer, Blinde) sowie die Organisation von Spritsparkursen. Im Verkehrsentwicklungskonzept 2030 ist der Aufbau einer neuen Dienstleistung zum Thema Mobilitätsmanagement für Firmen vorgesehen.

Jeden Tag überqueren ca. 800.000 Kfz die Stuttgarter Markungsgrenze (Ein- und Ausfahrtverkehr). Dazu kommt der Binnenverkehr innerhalb des Talkessels bzw. der Gemarkung. Diesen täglichen Kfz-Verkehr verursachen zu einem Großteil Berufspendler. In Stuttgart sind ca. 450.000 Personen beschäftigt. In der Abwicklung dieser Verkehre steckt in vielen Fällen ein ungenutztes Optimierungspotenzial. Mit **betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM)** kann die Mobilität zum Betrieb und im Betrieb intelligenter abgewickelt werden. Das Ziel ist die „effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung aller vom Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme“.

Durch eine Beratung der Betriebe in allen Mobilitätsfragen sollen Verkehrsabläufe optimiert, umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert oder auch die Nutzung alternativer Fortbewegungsarten unterstützt werden. Insbesondere den Beschäftigten, aber auch den Besuchern und Kunden eines Unternehmens können bisher vielfach ungenutzte Mobilitätsmöglichkeiten näher gebracht werden. Das BMM betrachtet die Arbeitswege der Angestellten zum Arbeitsplatz und zurück, die Dienstreisen bzw. Dienstwege der Angestellten während der Arbeitszeit sowie auch die Wege von Kunden und/oder Besuchern zum Unternehmen. Ziel ist v.a. auch eine gute Erschließung mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bereits bei der Standortwahl. BMM eignet sich für Firmen unterschiedlicher Größe und aller Branchen, auch für Verwaltungen oder Schulen.

Ähnliche Konzepte sollen in der Zusammenarbeit kleinerer Unternehmen (z.B. Handwerksbetriebe und Anwaltskanzleien) und bei größeren neuen Vorhaben im Wohnungsbau erprobt werden.

Die gemeinsame Autonutzung wird von der Stadt Stuttgart begrüßt und gefördert, da Carsharing und Fahrgemeinschaften zu einer Verminderung der Verkehrsleistung und des Parkdrucks führen. Autoteilen ist eine gemeinschaftliche Nutzung eines Fahrzeugs auf privater Basis. Kontakte für Interessenten vermittelt die Mobilitätsberatung der Stadt Stuttgart. Konzepte, die eine Verlagerung vom Umweltverbund auf den MIV begünstigen, sind nicht zielführend und werden nicht unterstützt. Dagegen gilt es, die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen jeder Art zu fördern und zu einer akzeptablen Lösung zu machen.

Im Zuge der Großbaumaßnahme S21 hat sich gezeigt, dass ein erhöhter Beratungsbedarf bei der Mobilitätsberatung auftritt, **wenn Verkehrslinien geändert werden**, Straßen oder Fahrradwege gesperrt sind o.ä. Das Ziel ist, alle diesbezüglichen Verkehrsinformationen zu sammeln und Bürgern sowie Besuchern zugänglich zu machen.

Es ergibt sich ein **zusätzlicher befristeter Personalbedarf** einer 50 %-Stelle in TVöD EG 11 über vier Jahre, der zu 100 % aus Projektmitteln finanziert wird und dem Amt für Umweltschutz, Abteilung Umweltberatung und Naturschutz zugeordnet werden soll. Aufgabengebiete für diese Stelle sind konzeptionelle Arbeiten für eine Beratungs-Dienstleistung zum Mobilitäts-Management für Firmen, Sharing-Modelle für verschiedene Nutzer und die Bündelung von mobilitätsrelevanten Informationen die die Baumaßnahmen im Zuge von S 21 betreffen. Dazu zählen Verhandlungen mit Firmen, Ämtern sowie mit der Thematik befassten Organisationen, koordinierende Tätigkeiten bei der technischen Umsetzung und die Werbung für das erweiterte Service-Angebot.

Derzeit besteht die Mobilitäts-Beratung aus zwei Mitarbeiterinnen, die in der Tourismus-Information („i-Punkt“) arbeiten und mit rund 70.000 Auskünften pro Jahr gut ausgelastet sind. Die organisatorische Leitung der Mobilitätsberatung liegt bei einer Mitarbeiterin der Abteilung Umwelt- und Mobilitätsberatung des Amtes für Umweltschutz. Die zuvor beschriebenen weiteren konzeptionellen und organisatorischen Aufgaben kann diese Mitarbeiterin nur übernehmen, wenn die aktuelle 50 %-Stelle in TVöD EG 11 auf 100 % aufgestockt wird.

Maßnahmen in den drei Städten Málaga, Brünn und Tel Aviv

Stuttgart wird auch von den Maßnahmen in den drei anderen Partnerstädten profitieren, und zwar zum einen dadurch, dass in Teilbereichen auch in den anderen Städten die gleichen Maßnahmen wie in Stuttgart durchgeführt werden, womit eine Vergleichbarkeit hinsichtlich der Prozesse und Wirkungen ermöglicht wird, und zum anderen durch die mögliche Übertragbarkeit von innovativen Maßnahmen aus den anderen Städten. Hier einige Beispiele:

In **Málaga** soll ebenfalls eine Hauptroute für den Schwerlastverkehr getestet werden. Es soll dort außerdem ein System zur Kennzeichenerfassung zur Kontrolle

und Lenkung des Güterverkehrs eingerichtet werden. In der Verkehrsleitzentrale soll eine Echtzeitinformation über Unfälle entwickelt werden. Die Busse im Nahverkehr in einem Testbezirk werden mit Sensoren für Treibhausgase ausgestattet.

In **Brünn** werden Mini-Busse mit Elektroantrieb getestet. Weitere Themen sind eine emissionsabhängige City-Maut, ein Parkraum-Management- und -Informationssystem sowie die Fahrradmitnahme in speziell dafür konstruierten Anhängern der Stadtbusse.

In **Tel Aviv** wird ein Pilotversuch mit E-Fahrzeugen und Ladestationen stattfinden. Für aktuelle Verkehrsinformationen werden die Stadt, die Universität und eine Firma eine innovative Smartphone-App entwickeln. Für Gebiete mit vielen Arbeitsplätzen soll eine spezielle Verkehrsstrategie entwickelt werden.

Informationsaustausch

Das Netzwerk Cities for Mobility ist weltweit als Plattform für den Austausch von Erfahrungen und Wissen auf dem Gebiet der urbanen Mobilität etabliert. Diese Funktion einer Informationsdreh Scheibe wird in EU-Projekten gerne in Anspruch genommen, so z.B. in den laufenden Projekten Active Access und Go Pedelec.

Die Antragsteller wissen dabei, dass das Thema Informationsverbreitung (Dissemination) bei der Evaluierung der Anträge eine zentrale Rolle spielt. Die EU-Kommission legt großen Wert auf eine möglichst große Streuung von Projektergebnissen, weil dadurch die Chance steigt, dass andere Städte diese aufgreifen und umsetzen.

Im Antragsverfahren von 2MOVE2 hat deshalb die Kompetenz von Cities for Mobility auf dem Gebiet der Dissemination eine große Rolle gespielt und in erheblichem Maße dazu beigetragen, dass sich der Antrag aus Stuttgart gegen die Konkurrenten durchgesetzt hat.

Ein weiterer wesentlicher Erfolgsfaktor ist dabei, dass die Mitarbeiter jeweils mehrere Sprachen beherrschen, die Prozesse und Strukturen des internationalen Projektmanagements kennen und über internationale sowie interkulturelle Kompetenz verfügen.

Zeitplan

Alle Unterlagen für den Subventionsvertrag zwischen der EU-Kommission und der Landeshauptstadt Stuttgart müssen bis zum 31. Mai 2012 bei der EU-Kommission vorliegen. Die Stadt Stuttgart muss bis zu diesem Zeitpunkt rechtsverbindlich erklären, dass sie die Koordination des Projekts übernimmt.

Der endgültige Vertrag soll dann im September unterschrieben werden. Die Rechte der Pflichten der Partner untereinander sollen bis dahin in einem „Consortium Agreement“ vereinbart werden. Der offizielle Start der neuen CIVITAS-Projekte soll am 24. September 2012 in Vitoria-Gasteiz (Spanien) im Rahmen des jährlichen

CIVITAS-Forums bekannt gegeben werden.

Das Projekt wird somit voraussichtlich **vom 15. September 2012 bis zum 14. September 2016** dauern.

3. Finanzielle Auswirkungen

Projektkosten der Stadt, Förderanteil der EU

Wir können der EU gegenüber insgesamt 2,3 Mio. € an Projektkosten (zusätzliche Sach- und Personalkosten sowie vorhandene Personalressourcen) nachweisen. **Davon übernimmt die EU einen Anteil von rd. 1,4 Mio. €**, wobei die Zuschussätze im Einzelnen je nach Art der geförderten Aktivität unterschiedlich sind. Der Anteil der Stadt liegt rein rechnerisch bei ca. 0,9 Mio. €. Dieser notwendige komplementäre städtische Anteil an den Gesamtprojektkosten ist Teil der projektbezogenen Personalkosten für die städtischen Mitarbeiter, die in 2MOVE2 eingebunden sind. **Der Stadt entstehen somit keine zusätzlichen Kosten durch das Projekt.**

Für die vier genannten Umsetzungsmaßnahmen (vgl. auch Tabelle unten) ist jeweils ein städtisches Amt federführend verantwortlich. An der Umsetzung sind jeweils Beschäftigte mehrerer Ämter beteiligt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unterschiedlich eingruppiert. In der nachfolgenden Tabelle wird daher für Planer und Ingenieure eine durchschnittliche Eingruppierung in TVöD EG 13 angenommen.

Eine Übersicht über die Projektkosten der Stadt und EU-Förderung kann der **Anlage** entnommen werden.

Einbringung vorhandener Personalressourcen

Die Dienststellen und Ämter bringen sich mit folgenden Eigenleistungen in das Projekt ein (Aufwand für vorhandenes Personal bzw. Inanspruchnahme vorhandener Personalressourcen in Personenmonaten, PM). Ein zusätzlicher Personalbedarf infolge der erbrachten Eigenleistungen im Rahmen des Projekts kann nicht beantragt werden:

Stelle	Maßnahme	PM	Betrag
Referat für Koordination und Planung des Oberbürgermeisters 1 Abt.-Leiter in A 15	Gesamtkoordination des Projekts	21	235.200 €
Referat für Koordination und Planung des Oberbürgermeisters 2 Sachb. in EG 13	Dissemination, Mobilitätspläne, Evaluation, Unterstützung bei der Koordination	50	331.700 €
Referat für Koordination und Planung des Oberbürgermeisters 1 Sachb. EG 14	Elektromobilität (M 1)	21	159.100 €
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung / Tiefbauamt Arbeitsteilig mehrere Verkehrsplaner und Ingenieure in EG 13	Optimierte Lenkung des Güterverkehrs (M 2)	33	218.900 €

Amt für öffentliche Ordnung / Tiefbauamt Arbeitsteilig 19 Ingenieure in EG 13	Emissionsabhängige Verkehrssteuerung (M 3)	86	570.500 €
Amt für Umweltschutz 1 Umwelt-/Mobilitätsberaterin in EG 11 (50 %-Stelle)	Mobilitätsberatung, Betriebliches	24 31	148.600 € 139.200 €
2 Mobilitätsberaterinnen in EG 8	Mobilitätsmanagement (M 4)		
Summe		266	1.803.200 €

Verwendung der EU-Fördermittel (1.406.212 €)

Die Schaffung der halben Stelle beim Amt für Umweltschutz wird zu 100 % aus Projektmitteln finanziert. Vorgesehen ist die Schaffung einer 50 %-Stelle bei der Abteilung Umwelt- und Mobilitätsberatung für den Projektteil „Mobilitäts- Informations- und Service-Center“ (vgl. Beschlussziffer 3).

Nach Abzug der durch die Umsetzung des Projekts entstehenden zusätzlichen Personal- und Sachaufwendungen in Höhe von 549.987 € stehen den verantwortlichen Stellen/Ämtern zur Umsetzung der zuvor dargestellten konkreten Maßnahmen insgesamt 856.225 € anteilig im Rahmen des Projekts zur Verfügung.

Wie u.a. in der GRDRs 285/2011 dargestellt, soll mit dem auf S/OB entfallenden Anteil der EU-Fördermittel in Höhe von 447.014 € das Netzwerk Cities for Mobility auf eine breitere finanzielle Basis gestellt werden.

Die Landeshauptstadt hat mit Cities for Mobility bereits erfolgreich am Projekt CIVITAS CARAVEL (GRDRs 820/2004) und an Go Pedelec, Active Access, Lecodenet und SumpaMed teilgenommen, die in diesem bzw. dem nächsten Jahr auslaufen.

Voraussichtlicher Eingang der ersten Fördermittelrate

Bis Ende 2012 werden voraussichtlich ca. **40 % der Gesamtförderung als Vorauszahlung** in Höhe von rd. **2,32 Mio. €** an die Stadt überwiesen. Wenn das Projekt, wie von der EU angekündigt, Mitte September 2012 starten sollte, wird dieser Betrag noch in 2012 bei der Stadt eingehen. Der städtische Anteil an der genannten Vorauszahlung beträgt ca. **560.000 €**. Die weiteren Zahlungen richten sich nach dem Mittelabfluss und einer entsprechenden jährlichen Prüfung des Stands der Aufgabenerfüllung durch die EU-Kommission.

Überwiesen werden die Zahlungen für alle acht Partner. Die Stadt Stuttgart als Koordinatorin des Projekts wird diese dann anteilig an die Partner weiterleiten. Der dadurch entstehende administrative Aufwand ist durch die gewährten Fördermittel gedeckt.

Der Stadt erwächst aus dem Projekt keine neue Daueraufgabe.

Finanzielle Auswirkungen

Beteiligte Stellen

Die Referate WFB, AK, StU, T und RSO haben die Vorlage mitgezeichnet.

Dr. Wolfgang Schuster

Anlagen

Projektkosten der Stadt und EU-Förderung im Überblick