

Amtliche Bekanntmachung

Einladung zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses (Wirtschaftsförderung)

Zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses (Wirtschaftsförderung) am
Donnerstag, dem **06.12.2018** um **19:00 Uhr** im Ratssaal des Rathauses lade
ich Sie herzlich ein.

TAGESORDNUNG:

1. Fortsetzung der Beratungen
Haushaltsplan 2019
Investitionsprogramm 2018-2022
2. Mobilitätskonzept
3. Verschiedenes

Viernheim, den 29. November 2018

Der Vorsitzende

gez.: Dr. Jörn Ritterbusch



Scannen Sie den QR-Code, um zur BürgerApp zu gelangen:

Ausschussvorsitzender Dr. Jörn Ritterbusch eröffnete um 19:00 Uhr die Sitzung, begrüßte alle Anwesenden und stellte die form- und fristgerechte Einladung sowie die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Vor dem Eintritt in die Tagesordnung wurde das Protokoll vom 22.11.2018 einstimmig genehmigt.



TAGESORDNUNG:

1. Fortsetzung der Beratungen
Haushaltsplan 2019
Investitionsprogramm 2018-2022
2. Mobilitätskonzept
3. Verschiedenes



1. Fortsetzung der Beratungen

Haushaltsplan 2019

Investitionsprogramm 2018-2022

Bezug: Vorlage des Kämmereiamtes vom 21.11.2018

Bürgermeister Baaß thematisierte nochmals den Haushaltsansatz für das Vorhaben „Jugendräume Feuerwehr“, da es im Mai eine andere, nunmehr überholte, Aussage gab. Ursprünglich ging es um einen Betrag von 250.000 €. Es gelte darüber nachzudenken, ob man nicht vorsorglich haushaltstechnisch einen höheren Ansatz wählt.

Reiner Schneider (BVLA) erklärte, dass man mittlerweile verschiedene Grundrisse über die Jugendräume von Viernheimer Firmen hat. Man kann jedoch nicht voraussehen, welchen Betrag man nach der gewünschten funktionellen Ausschreibung benötigt. Um einen genauen Betrag zu bekommen, müsste man einen Architekten beauftragen, der wiederum Geld kosten würde. Aktuell sei man bei 350.000 € Kostennahme.

Stv. B. Kempf fragte, wieso man nicht das alte Konzept von ca. 280.000 € Kosten behält und stattdessen jetzt, nach fünf Monaten, von der Feuerwehr ein neues erhält.

Bgm Baaß antwortete, dass die Feuerwehr zu einer neuen Erkenntnis gekommen ist.

Stv. Dr. Stülpner sagte, dass nach seiner Meinung kein Architekt gewünscht und eine funktionelle Ausschreibung mit einer höheren Quadratmeterzahl zu befürworten ist.

Stv. Winkler fragte, wieso man nicht die alten Pläne vom Mai der Vorlage hinzugefügt habe und jetzt nur sage, es ist ein halbes Jahr vergangen, das ist so nicht mehr aktuell. Auch **Stv. Kammer** interessiert, was in den fünf Monaten geschehen ist, in denen die Feuerwehr erst das erste Konzept haben wollte und sich dann doch dagegen entschieden hat. Des Weiteren fragt er, ob der nun vorgeschlagene Standortwechsell innerhalb des Feuerwehrgeländes sinnvoll ist im Hinblick auf Mehrkosten, die durch eine evtl. problematische Bodenbeschaffenheit dort entstehen könne. **Amtsleiter Schneider** antwortete, dass der Standort wesentlich egal ist, da das ganze Gebiet die ehemalige Kläranlage ist. **Stv. Dr. Stülpner** ist der Meinung dass man lieber etwas mehr Geld im Haushalt veranschlagen sollte, nicht dass man am Ende bei Mehrkosten einen Nachtragshaushalt benötigt. Nach **Bgm Baaß** sollte man bedenken, dass man bei

der Feuerwehr ehrenamtlich engagiert ist und eine Entscheidungsfindung eine gewisse Zeit benötigt. **Stv. Dr. Ritterbusch** fasst zusammen, dass es jetzt hierum gehe, zu entscheiden, ob -und wenn ja –und um wie viel man den letztjährigen Haushaltsansatz erhöhe. **Stv. Winkenbach** schlägt 350.000€ für den Haushaltsansatz und eine funktionelle Ausschreibung vor. Außerdem hält er vor der Ausschreibung ein Bodengutachten für sinnvoll. **R. Schneider** bestätigt, dass es ein **Bodengutachten** geben wird. **Stv. B. Kempf** schlägt auch den Haushaltsansatz von 350.000 € vor und würde gerne das Vorhaben auf die Liste der Berichterstattungsprojekte zu setzen. **Stv. Dr. Ritterbusch** schlägt gleichfalls vor, so zu verfahren. Der Ausschuss war nun einmütig der Auffassung, entsprechend zu verfahren.

Stv. Dr. Stülpner fragte auf Seite 396 des Haushaltsplanes nach den Kostenbeteiligung des Landes am „Umbau Polizeistation“. **Bgm Baaß** antwortete, dass sich der ursprüngliche Betrag sowieso ändere. Nach dem Ende der Arbeiten werde man eine Gesamtübersicht erstellen, wer was zu bezahlen hat.

Stv. Dr. Stülpner möchte auf Seite 398 wissen, wieso beim Ankauf von baureifem Land- und Ackergelände 30.000€ geplant sind, ob dies etwa eine Sicherheitseinstellung ist, um bei sinnvollem Angebot handeln zu können. **Kämmereiamtsleiterin Rohrbacher** bejahte dies.

Stv. Dr. Stülpner fragte weiterhin bezüglich Seite 404 Städtebauförderprogramm „Aktive Kernbereiche“, für was die 150.000€ eingeplant werden. **Herr Ewert** antwortete, dass dies für die restlichen Zahlungen des Innenstadtumbau vorgesehen ist.

Stv. Dr. Stülpner würde gerne wissen (zu Seite 405), wieso bei den Straßeninstandsetzungen/Erneuerungen der Gesamtbetrag deutlich gesunken ist. **Frau Rohrbacher und Herr Ewert** beantworteten dies mit Planungskosten, die auf die Jahre kalkuliert werden, aber nicht immer abgerufen werden.

Stv. B. Kempf fragte wegen der Anschaffung des neuen Einsatzwagens für die Feuerwehr, ob es von den Kosten her nicht sinnvoller wäre, einen Abrollbehälter zu kaufen, anstatt dieses Fahrzeug. **Amtsleiter Schneider** antwortete, dass ein weiterer Abrollbehälter die Platzkapazität auf dem Feuerwehrgelände sprengen würde, außerdem sei das neue Fahrzeug viel flexibler und funktioneller einsetzbar für einen Einsatz. Zudem wird ein Pritschenwagen entsorgt, sodass man keinen zusätzlichen Stellplatz benötigt.

Stv. Bleiholder fragte bezüglich Seite 405 im Haushaltsplan Neugestaltung Spitalplatz, wieso die Gesamtsumme sich auf 230.000 € beläuft. **Fr. Rohrbacher** antwortete, dass das Geld in 2018 für den Umbau Polizei/ Alte Post, umgewidmet wurde. Davon wurden 210.000 € genutzt und 20.000 € blieben übrig. Somit entsteht die Gesamtsumme von 230.000 €.

Stv. Dr. Stülpner erkundigte sich bezüglich Seite 406 des Haushaltsplanes „5.000 € Ansatz für die Elektro-Tankstelle“, ob dieser Betrag ausreicht. **Herr R. Schneider** antwortete, dass dieser Betrag letztes Jahr von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde und dieser zum Errichten einer Elektro-Tankstelle bei vorhandenen Parkmöglichkeiten ausreicht. **Stv. Bleiholder** hakte nach, wer den Strom für die Elektro-Tankstelle zahlt. **Bgm Baaß** antwortete, dass auch im Magistrat besprochen wurde, dass man vor Installation eines Abrechnungssystem den Strom den Verbrauchern kostenlos anbieten solle, um auf eine längeren Zeit zu sehen, wie die Elektro-Tankstelle genutzt wird. Auch müsse man vermeiden, dass ein Abrechnungssystem teurer ist als der Verbrauch. Die Kosten werden also aktuell von der Stadt getragen.

Stv. B. Kempf möchte wissen, wieso auf Seite 405 des Haushaltsplanes die Kosten für die Instandsetzung Ingenieurbauwerke für das kommende Jahr so drastisch ange-

hoben wurden. **Herr Ewert** antwortete dass die vielen Brücken nach und nach baufällig werden.

Dazu ergänzende Antwort des ASU-Amtes zu Protokoll:

Im Wesentlichen Ersatzneubauten der Brücke Landmetzgerei Hooock mit ca. 110.000,- € , Brücke Nähe Landwirt Hofmann mit 150.000,- € (Planungskosten jeweils in 2019 veranschlagt), dazu kleinere Maßnahmen wie die Radunterführung Entlastungsstraße West/Sandhöfer Weg, Vie 26/Am Alten Weinheimer Weg (Rückbau) und Vie 18 Brücke am Feldweg Nähe Pariser Weg sowie die Sanierung div. Fußgängerbrücken im BHG. Die Kosten für die kleineren Maßnahmen bewegen sich im Rahmen zwischen 24 und 48 Tsd. Euro. Der Bauausschuss wird unter Verschiedenes am kommenden Dienstag, den 10.12.2018, informiert.

Über den Haushalt und das Investitionsprogramm wird im Ausschuss nicht abgestimmt. Wie gewohnt wird die Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung überlassen.

Auszug: BVLA, Kämmerei, Bürgermeister, 1. Stadtrat

2. Mobilitätskonzept

Bezug: Vorlage des Amtes für Stadtentwicklung und Umweltplanung vom 15.11.2018

Herr Baaß erklärte, dass im Beiblatt Mittel für ein Mobilitätskonzept bereitgestellt wurden. Es stellen sich für die Stadt Viernheim zwei Förderprogramme als geeignet heraus, einmal das Klimaschutzteilkonzept Mobilität und der Nahmobilitäts-Check. Der Magistrat empfiehlt den Nahmobilitäts-Check zu nehmen. Es wird davon ausgegangen, dass von 50.000€ Ausgaben eine Förderung von 25.000€ zu erhalten ist.

Stv. B. Kempf spricht sich für das Modell Nahmobilitäts-Check aus. **Stv. Winkenbach** freut sich, dass durch dieses Gutachten mehr Fördergelder vom Land zu erwarten sind. Auch er bejaht den Nahmobilitäts-Check. Er wollte noch zu dem anderen Förderprogramm Klimaschutzteilkonzept wissen, wie der Stand des vom Brundtlandbüro beauftragten Gutachten ist. Dies möge vom Brundtlandbüro nachgereicht werden. **Stv. Rihm** ist der Meinung, dass das Handlungskonzept noch nicht fertig wäre. Zudem spreche auch er sich für den Nahmobilitäts-Check. Er sieht das als guten Einstieg als ersten Schritt in das Klimaschutzkonzept.

Beschluss:

Der Haupt- und Finanzausschuss stimmt zu, dass die Verwaltung den Förderantrag Nahmobilität im Frühjahr 2019 stellt und nach Bewilligung den Auftrag zur Durchführung des Nahmobilitäts-Check an ein Planungsbüro vergibt. Mittel in Höhe von 50.000 € werden für 2019 bereitgestellt.

Abstimmung: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)
(zum Zeitpunkt der Abstimmung waren 11 Ausschussmitglieder anwesend)

Auszug: ASU, Brundtlandbüro, Ordnungsamt

3. Verschiedenes

Es gab keine Wortmeldungen.

ENDE DER SITZUNG: 20:10 Uhr



DER VORSITZENDE:

gez.: Dr. R i t t e r b u s c h

Dr. Jörn Ritterbusch

DER SCHRIFTFÜHRER:

gez.: M a i e r

Tobias Maier

F.d.R.d.A.

Amtmann

♣ **INHALTSVERZEICHNIS** ♣

1. Fortsetzung der Beratungen
Haushaltsplan 2019
Investitionsprogramm 2018-2022
2. Mobilitätskonzept
3. Verschiedenes

TOP: _____

Viernheim, den 21.11.2018

Federführendes Amt

20 Kämmereiamt

Aktenzeichen:	901-120
Diktatzeichen:	Bö
Drucksache:	IV-94-2018/XVIII
Anlagen:	
Produkt/Kostenstelle:	
Stand der Haushaltsmittel:	
Benötigte Mittel:	
Protokollauszüge an:	Kämmereiamt

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Haupt- und Finanzausschuss (Wirtschaftsförderung)	06.12.2018	

Informationsvorlage

**Fortsetzung der Beratungen
Haushaltsplan 2019
Investitionsprogramm 2018-2022**

Mitteilung/Information

Die am 22.11.2018 begonnenen Beratungen sollen am 06.12.2018 fortgesetzt werden.

Beiblatt zum Haushaltsplan 2019

			Neuer Ansatz €	Mehr €	Weniger €
		<u>I. ERGEBNISHAUSHALT</u>			
		<u>ERTRÄGE</u>			
		<u>01.1110.02</u>			
		<u>Magistrat</u>			
1	5400100 Seite 95	Allgemeine Zuweisungen vom Bund (zu kürzender Anteil der Zuweisung im Rahmen d. Projekts "Koordination kommunaler Entwicklungspolitik" bereits bei Produkt 06.3625.01, Sachkonto 5400103 veranschlagt)	70.100	0	9.900
2	5410300 NEU	Sonstige Zuweisungen des Landes (bewilligte Fördermittel im Rahmen des hessischen WIR- Förderprogramms)	20.000	20.000	0
		<u>05.3110.01</u>			
		<u>Allgemeine Sozialverwaltung</u>			
3	5399004	Ersätze (Einnahmen aus Untervermietung Fr.-Schubert-Str. 5)	1.965	1.965	0
4	5482001 Seite 168	Erstattung vom Kreis (Erstattung Miete für 2 WE Fr.-Schubert-Str. 5)	8.910	8.910	0
		<u>09.5110.01</u>			
		<u>Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung</u>			
5	5410300 NEU	Sonstige Zuweisungen des Landes (Zuweisung zur Förderung des Mobilitätskonzeptes)	25.000	25.000	0
		<u>12.5460.01</u>			
		<u>Öffentliche Parkplätze</u>			
6	5309917 Seite 284	Entgelt für Parkvorrechte -Tiefgarage- (Mehrerträge durch Erhöhung der Entgelte)	43.200	19.200	0

			Neuer Ansatz €	Mehr €	Weniger €
	<u>14.5610.01</u>	<u>Brundtlandbüro</u>			
7	5400100 Seite 302	Allgemeine Zuweisungen vom Bund (reduzierter Teilbetrag konnte bereits in 2018 abgerufen werden)	30.516	0	2.785
	<u>15.5710.01</u>	<u>Wirtschaftsförderung</u>			
8	5410303 NEU	Zuweisung f. Förderprogramm "Lokale Ökonomie" (Förderung der Unternehmen in der Innenstadt; s. Tischvorlage HuFA 22.11.2018)	75.000	75.000	0
	<u>16.6110.01</u>	<u>Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen</u>			
9	5401010	Schlüsselzuweisungen (lt. aktueller Berechnungen)	15.469.442	0	680.967
10	5559200 Seite 315	Hundesteuer (Mehr-Erträge durch beschlossene Erhöhung der Steuersätze)	109.000	29.000	0
				179.075	693.652
		./.. Mehr-Erträge			179.075
		Weniger-Erträge			514.577

			Neuer Ansatz €	Mehr €	Weniger €
	<u>AUFWENDUNGEN</u>				
	<u>01.1110.02</u>	<u>Magistrat</u>			
11	6780001 Seite 95	Aufw. f. Ausländerbeirat u. Integrationsmaßnahmen (Mehraufwand für Veranstaltungen des "Forums der Religionen")	70.000	2.000	0
	<u>02.1220.04</u>	<u>Ordnungsamt</u>			
12	7128006 Seite 132	Zuschuss an den Tierschutzverein (Anpassung des seit 2004 unveränderten Zuschusses aufgrund gestiegener Kosten für die Versorgung und Verwahrung von Fundtieren)	50.000	15.000	0
	<u>04.2510.01</u>	<u>Stadtarchiv</u>			
13	6179011 NEU	Kosten für digitale Archivierung (Archivkooperation mit dem Marchivum Mannheim: Kosten für Überspielen der Datenbank u. Einlagerung; lt. Magistratsbeschluss v. 19.11.2018)	27.000	27.000	0
	<u>04.2630.01</u>	<u>Musikschule</u>			
14	6701000 NEU	Mieten, Pachten, Erbbauzinsen (Anmietung der Räumlichkeiten des Pavillons Zwingenberger Str.)	6.000	6.000	0
	<u>04.2710.01</u>	<u>VHS</u>			
15	6701012 Seite 151	Miete Gymnastikhalle "Altes Kino" (Mieterhöhung zum 01.01.2019)	24.600	1.200	0
	<u>05.3110.01</u>	<u>Allgemeine Sozialverwaltung</u>			
16	6050001	Energie, Wasser, Abwasser BWST Kämmerei (Mehraufwand im Rahmen der Anmietung der Fr.-Schubert-Str. 5 bis 31.03.2019)	14.000	3.000	0

			Neuer Ansatz €	Mehr €	Weniger €
17	6701000 Seite 168	Mieten, Pachten, Erbbauzinsen (Mehraufwand im Rahmen der Anmietung der Fr.-Schubert-Str. 5 bis 31.03.2019)	16.000	5.000	0
	<u>06.3625.01</u>	<u>Sonstige Jugendarbeit</u>			
18	7128024 Seite 193	Zuschuss an Lernmobil e.V. (Erhöhung zur Deckung des Defizites 2019 "Hort am TiB")	194.270	20.000	0
	<u>09.5110.01</u>	<u>Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung</u>			
19	6790011 Seite 256	Stadtentwicklung/Bauleitplanung (Reduzierung betrifft Maßnahme, die über die Bauland- entwicklung abgewickelt wird)	142.500	0	15.000
	<u>12.5410.01</u>	<u>Verwaltung von Straßen, Wege, Plätze u. Straßenbeleuchtungsverwaltung</u>			
20	6993079 Seite 278	Erstellung eines Mobilitätskonzepts (Die Mittel werden in 2019 nochmals neu veranschlagt. In 2018 erfolgten lediglich vorgeschaltete Untersuchungen.)	50.000	50.000	0
	<u>15.5710.01</u>	<u>Wirtschaftsförderung</u>			
21	6993007	Innenstadt: Belebung, Förderung der Attraktivität (Erhöhung aufgrund zusätzlich geplanter Maßnahmen)	59.800	20.000	0
22	6993064	Förderprogramm "Lokale Ökonomie" (Förderung von Unternehmen in der Innenstadt; s. Tischvorlage HuFA 22.11.2018)	90.000	90.000	0
23	6993078 Seite 307	Sommerbühne (Allgemeine Preissteigerungen, schwierigere Akquisition von Sponsoren sowie Verlängerung der Spielzeit)	20.000	5.000	0
	<u>16.6110.01</u>	<u>Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen</u>			
24	7354100	Kreisumlage (Hebesatzänderung bzw. neue Umlagegrundlage)	16.261.207	0	1.005.341

				Neuer Ansatz €	Mehr €	Weniger €
25	7354200 Seite 315	Schulumlage (Hebesatzänderung bzw. neue Umlagegrundlage)		10.738.139	388.787	0
	16.6120.02	Wirtschaftliche Unternehmen "Stadtbetrieb"				
26	6179009 Seite 321	Zahlungen an Eigenbetrieb "Stadtbetrieb" (niedrigerer Bedarf nach Aufstellung des Wirtschaftsplanes des Stadtbetriebes)		3.159.660	0	123.300
		./.. Mehr-Aufwendungen			632.987	1.143.641
		Weniger-Aufwendungen				632.987
						510.654

			Neuer Ansatz €	Mehr €	Weniger €
	II. FINANZHAUSHALT				
	<u>EINZAHLUNGEN</u>				
	<u>09.5110.01</u>	<u>Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung</u>			
27	2009INV135 3601010	Zuweisung des Landes für Aktive Kernbereiche (Mittel für förderfähige Kosten aus Vorjahren)	163.000	163.000	0
28	2009INV136 3600110	Zuweisung des Bundes für Aktive Kernbereiche (Mittel für förderfähige Kosten aus Vorjahren)	163.000	163.000	0
29	2017INV001 3601010 Seite 258	Zuweisung Land Städtebauförderprogramm "Stadtumbau in Hessen" (Verringerung aufgrund der Verschiebung von Maßnahmen auf Folgejahre)	41.500	0	81.500
30	2018INV002 3600110 Seite 258	Zuweisung Bund Städtebauförderprogramm "Stadtumbau in Hessen" (Verringerung aufgrund der Verschiebung von Maßnahmen auf Folgejahre)	41.500	0	81.500
				326.000	163.000
		./. Weniger-Einzahlungen		163.000	
		Mehr-Einzahlungen		163.000	

			Neuer Ansatz €	Mehr €	Weniger €
	AUSZAHLUNGEN				
	01.1110.05	Gebäudemanagement "Rathaus"			
31	2009INV012 0860010	Einrichtungsgegenstände/Geräte (Anschaffung von 6 mobilen Defibrillatoren im Rahmen des Projektes "Vierzheimer retten Leben!")	7.000	7.000	0
32	2009INV013 0242010 Seite 103	Ankauf von Software (Ansatz zum Ankauf notwendiger Software/Lizenzen)	6.000	6.000	
	01.1110.07	Kämmereiamt			
33	2009INV121 0242010 NEU	EDV-Module "Neues Finanzwesen" (Zusatzmodul Rechnungsworkflow mit digitalem Archiv; notwendige Anschaffung im Rahmen der Einführung der E- Rechnung / Rechnungsdigitalisierung)	30.000	30.000	0
	01.1110.09	bebaute Grundstücke			
34	2017INV002 0951010 Seite 114	Umbau Erdgeschoss Kettelerstr. 6a (lt. aktueller Kostenprognose)	100.000	100.000	0
	06.3650.08	Kita Walter-Gropius-Allee			
35	2017INV006 0951010 Seite 226	Neubau einer Kita (lt. aktueller Kostenprognose)	150.000	150.000	0
				293.000	0
		./.		0	
		Weniger-Auszahlungen			
		Mehr-Auszahlungen		293.000	

				Neuer Ansatz €	Mehr €	Weniger €
--	--	--	--	-------------------	-----------	--------------

Der Gesamtergebnishaushalt verändert sich wie folgt:

Die Summe der ordentlichen Erträge vermindert sich um 514.577 € auf 78.121.464 €.

Die Summe der ordentlichen Aufwendungen vermindert sich um 510.654 € auf 76.924.867 €.

Das Jahresergebnis vermindert sich um 3.923 € auf 1.196.597 €.

Der Gesamtfinanzhaushalt verändert sich wie folgt:

Der Zahlungsmittelüberschuss aus laufender Verwaltungstätigkeit vermindert sich um 3.923 € auf 3.026.897 €.

Die Summe der Einzahlungen für Investitionen erhöht sich um 163.000 auf 2.716.800 €.

Die Summe der Auszahlungen für Investitionen erhöht sich um 293.000 € auf 6.711.755 €.

Die Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten erhöht sich um 130.000 € auf 3.994.955 €.

Der Zahlungsmittelüberschuss vermindert sich um 3.923 € auf 65.308 €.

TOP:

Viernheim, den 15.11.2018

Federführendes Amt

61 Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Aktenzeichen:	61.41 Mobilitätskonzept
Diktatzeichen:	Mi/Bz
Drucksache:	VL-142-2018/XVIII
Anlagen:	1
Produkt/Kostenstelle:	
Stand der Haushaltsmittel:	
Benötigte Mittel:	50.000 €
Protokollauszüge an:	ASU, Brundlandbüro, Ordnungsamt

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Magistrat	03.12.2018	vorberatende Beschlussfassung
Haupt- und Finanzausschuss (Wirtschaftsförderung)	06.12.2018	vorberatend
Ausschuss Umwelt, Energie, Bau- en (Stadtentwicklung, Agenda 21)	11.12.2018	vorberatend
Stadtverordneten-Versammlung	18.12.2018	beschließend

Beschlussvorlage

Mobilitätskonzept

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, dass die Verwaltung den Förderantrag Nahmobilität im Frühjahr 2019 stellt und nach Bewilligung den Auftrag zur Durchführung des Nahmobilitäts-Checks an ein Planungsbüro vergibt. Mittel in Höhe von 50.000 € werden für 2019 bereitgestellt.

Begründung (Sachverhalt, Erläuterung):

Für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts wurden für das Jahr 2018 Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 € bereitgestellt. Die Mittel konnten aufgrund von vorgeschalteten Untersuchungen nicht in 2018 verausgabt werden und sind daher nochmals in 2019 zu etatisieren.

Um die Mittel für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts möglichst effizient einzusetzen sollen Fördermittel eingesetzt werden. Hierfür wurde zunächst das Büro für Stadt- und Verkehrsplanung StetePlanung aus Darmstadt für eine Beratung zur Akquise von Fördermitteln beauftragt. Im Rahmen dieser Beauftragung sowie in Absprache mit der Verwaltung stellten sich für die Stadt Viernheim zwei Förderprogramme als geeignet heraus. Diese sind:

- das Klimaschutzteilkonzept Mobilität, gefördert durch das Bundesumweltministerium und
- der Nahmobilitäts-Check, gefördert durch die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität im hessischen Wirtschaftsministerium (AGNH).

Die beiden Förderprogramme wurden gegenübergestellt und auf ihre Eignung für die Stadt Viernheim überprüft. Des Weiteren wurden mögliche Bearbeitungsbausteine für beide Förderprogramme erarbeitet sowie grob die Kosten geschätzt.

Während beim Nahmobilitäts-Check lediglich das Konzept gefördert wird, kann im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts zusätzlich eine Personalstelle gefördert werden.

In Bezug auf die inhaltlichen Bausteine stellt sich der Nahmobilitäts-Check als flexibler dar. Es muss lediglich der Bezug zur Nahmobilität vorhanden sein. Das Klimaschutzteilkonzept muss nach einem vorgegebenen Muster erstellt werden und ist daher auch aufwändiger in der Erstellung.

Die wesentlichen Themenfelder des Nahmobilitäts-Checks sind:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Schulwege
- Nahmobilität und ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Stadtraumgestaltung
- Verkehrssicherheit

Diese können bei Bedarf ergänzt werden. Bei der Entwicklung der Maßnahmen, welche im Mobilitätsplan dargestellt werden, werden die Themenfelder in einem ganzheitlichen Ansatz betrachtet.

Aufgrund des höheren Aufwands ist auch mit einem größeren zeitlichen Rahmen zu rechnen. So kann der Nahmobilitäts-Check in rund sechs bis neun Monaten durchgeführt werden, wohingegen für das Klimaschutzteilkonzept mindestens neun bis zwölf Monate einzuplanen sind.

Der höhere Aufwand spiegelt sich beim Klimaschutzteilkonzept ebenfalls in der Antragstellung wider.

Beim Nahmobilitäts-Check stechen die Förderung des Konzepts selbst sowie die mögliche Förderung der Umsetzung von daraus abgeleiteten Maßnahmen im Anschluss heraus.

Die vom Büro StetePlanung ermittelten geschätzten Kosten liegen beim Nahmobilitäts-Check bei rund 40.000 € (netto) und beim Klimaschutzteilkonzept bei rund 90.000 € (netto), abhängig vom tatsächlichen Umfang.

Die Förderquote beim Nahmobilitäts-Check liegt zwischen 60 – 80%, wobei maximal bis zu 25.000 € (brutto) gefördert werden. Das Klimaschutzteilkonzept wird mit bis zu 70% gefördert.

Als Ergebnis der Gegenüberstellung wird vom Büro StetePlanung die Durchführung des Nahmobilitäts-Checks empfohlen. Auf Basis dieser Empfehlung schlägt die Verwaltung vor, entsprechende Mittel in Höhe von 50.000 € im Haushalt für 2019 zur Verfügung zu stellen.

Weiterführende Informationen zum Nahmobilitäts-Check finden Sie unter:

<https://www.mobileshessen2020.de/dynasite.cfm?dsmid=510232>

Vorbereitung eines Mobilitätskonzepts bzw.
Klimaschutzteilkonzepts Mobilität für die
Stadt Viernheim
Beratung zur Akquise von Fördermitteln



Vorbereitung eines Mobilitätskonzepts bzw. Klimaschutzteilkonzepts Mobilität für die Stadt Viernheim - Beratung zur Akquise von Förder- mitteln

Durchführung: Juni bis August 2018

Auftraggeberin: Stadt Viernheim

Bearbeitung: StetePlanung - Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65
D - 64285 Darmstadt

Telefon: +49-(0) 61 51 – 6 52 33
Fax: +49-(0) 61 51 – 66 20 35
E-Mail: kontakt@steteplanung.de
Internet: www.steteplanung.de

Dipl.-Ing. Gisela Stete

Simon Bülow, M. Sc.

1 HINTERGRUND

Im Bereich Klimaschutz spielt die Mobilität eine besondere Rolle. Vor allem der Motorisierte Individualverkehr ist für einen Großteil der CO₂-Emissionen verantwortlich. Auch die veränderten Bedürfnisse der Bevölkerung an die Mobilität, der demografische Wandel, die Digitalisierung und die zunehmende Multimodalität spielen eine wichtige Rolle und fordern die Stadt Viernheim zum Handeln auf.

Um die zukünftige Entwicklung im Bereich Mobilität im Sinne des Klimaschutzes gezielt zu steuern, sollen daher die derzeitigen Rahmenbedingungen durchleuchtet und Schwachstellen und Potenziale im Hinblick auf den Klimaschutz aufgezeigt sowie konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt werden.

Für die Erarbeitung eines entsprechenden Konzepts sollen Fördermittel eingesetzt werden. Hier stehen verschiedene Förderprogramme zur Verfügung, die allerdings sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen beinhalten. Im vorliegenden Fall wurden als geeignete Förderprogramme identifiziert:

- Klimaschutzteilkonzept Mobilität, gefördert durch das Bundesumweltministerium;
- Nahmobilitätscheck, gefördert durch die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität im hessischen Wirtschaftsministerium;

Sie werden im Folgenden auf ihre Eignung für Viernheim geprüft. Dies betrifft zum Einen die geforderten Inhalte, der mit der Beantragung und der Bearbeitung verbundene Aufwand sowie die zu erwartenden Förderquoten. Für beide Möglichkeiten werden im nächsten Schritt mögliche Arbeitsprogramme mit konkreten Bearbeitungsbausteinen/ Maßnahmenkonzepten erstellt und die Kosten hierfür grob abgeschätzt.

Hinweise zu den aus Sicht der Stadt Viernheim wesentlichen Handlungsfelder wurden seitens des Brundtlandbüros zusammengestellt und sind in die folgenden Ausführungen eingeflossen.

Eine wesentliche Grundlage für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts ist das in Aufstellung befindliche Klimaschutzkonzept der Stadt Viernheim. Hier werden im Baustein "Mobilität" konkrete Maßnahmenempfehlungen ausgesprochen werden. Das Konzept liegt noch nicht vor. Daher werden mögliche Bausteine zunächst vor dem Hintergrund vorliegender Erfahrungen des Büros StetePlanung identifiziert.

Des Weiteren soll der im Jahr 2010 vorgelegte Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Viernheim daraufhin überprüft werden, inwieweit die damaligen Kernaussagen noch Gültigkeit haben und in ein Mobilitätskonzept 2020+ überführt werden können.

2 AUSSAGEN AUS DEM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2010

Nachfolgend werden die zielkonzept-orientierten Kernaussagen aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Viernheim aus dem Jahr 2010 zusammenfassend wiedergegeben. Im wesentlichen handelt es sich hierbei um Aussagen für 3 Handlungsfelder.

A) Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

- Aufwertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum (Begrünung, bedarfsgerechte Flächenangebote, Bordabsenkungen, Wegweisung etc.), um aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad zu fördern,
- Anwendung und Ausweitung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung,
- Unterbindung von Gehwegparken und Sicherstellung von Barrierefreiheit,
- Gleichzeitige Umsetzung von Parkraum- und Straßenraumkonzepten.

B) Förderung des Umweltverbundes

- Verbesserung der Einkaufsnutzung in der Fußgängerzone durch Erschließung/Anbindung mittels Fahrradstraßen,
- Schließen von Lücken im Radverkehrsnetz,
- Ausweitung von Fahrradabstellanlagen an zentralen und wichtigen Zielen,
- Barrierefreier Ausbau aller Haltestellen des Stadtbussystems,
- Verbesserung der Verknüpfung zwischen Fuß- und Radverkehr mit der OEG-Bahn (Querungen, Abstellanlagen etc.),
- Einrichtung eines Fahrradvermietsystems (z.B. VRN-Nextbike) zur Förderung der Unabhängigkeit vom Privat-Pkw,
- Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom Parken durch die Einführung von CarSharing und damit Förderung der Unabhängigkeit vom Privat-Pkw.

C) Verringerung Verkehrsemissionen (Lärm und Schadstoffe)

- Verringerung von Parksuchverkehr durch ein Parkleitsystem für zentrale und größere Parkieranlagen und Ordnung des straßenbegleitenden Parkens,
- Förderung emissionsarmer Fahrzeuge im kommunalen Fuhrpark,
- Förderung von E-Lademöglichkeiten für private E-Pkw.

Die abschließenden Handlungsempfehlungen des VEP konzentrieren sich allerdings vorrangig auf den Motorisierten Individualverkehr (vgl. S. 112), wobei teilweise auch Empfehlungen zu anderen Verkehrsarten enthalten sind:

- Ordnen der Kfz-Verkehrsströme in der Innenstadt durch einen Innenstadtring mit definierten Erschließungsachsen;
- Parkleitsystem zur Verkehrslenkung;
- Erschließung der Fußgängerzone für den Radverkehr mittels Fahrradstraßenachsen;
- Ordnen des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich durch Vereinheitlichung und Ausweitung der Bewohnerparkregelung sowie der Parkraumbewirtschaftung und Umgestaltung von bzw. Neuregelung des Parkens in den Wohnstraßen;
- Gewährleistung barrierefrei nutzbarer Gehwege;
- leistungsfähige Zweit-Anbindung des Rhein-Neckar-Zentrums (Planfall 3).

Die sich aus dem VEP 2010 ergebenden und für die Beantragung von Fördermitteln relevanten Handlungsempfehlungen und Maßnahmen lassen sich auf die Punkte A und B der Kernaussagen konzentrieren, wobei Teilaspekte aus dem Punkt C in einem Klimaschutzteilkonzept ggf. ebenfalls förderfähig sind. Mit Einzelmaßnahmen wurde bereits begonnen. So gibt es mittlerweile 11 CarSharing-Stationen in Viernheim, die von den Stadtwerken betrieben werden.

3 FÖRDERPROGRAMME

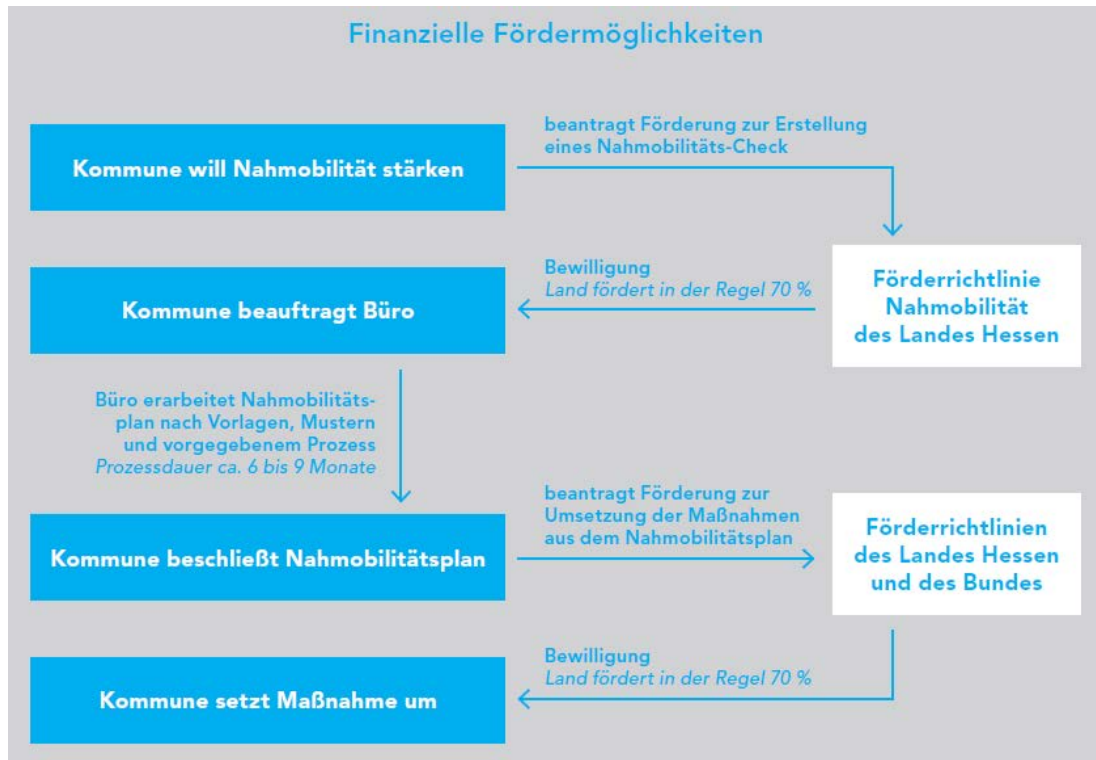
Im folgenden werden die beiden Instrumente / Förderprogramme, die aus Sicht der Stadt Viernheim und des Beratenden Büros am besten geeignet sind, mit ihren wesentlichen Kennwerten beschrieben.

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Förderkonzepte

	Vorgaben für Antragsstellung	
	Nahmobilitätscheck	Klimaschutzteilkonzept
Förderquote	60-80 % (Land) (maximal bis zu 25.000 € - brutto)	70 % (Bund)
Förderfenster	Laufend	01.07. - 30.09. und 01.01. - 31.03.
Fördermittelein- satz	Konzept	Konzept (+Personal)
Gliederung, Bausteine	<p>Frei wählbar, Bezug zu Nahmobilität muss gegeben sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Fußverkehr <input type="checkbox"/> Radverkehr <input type="checkbox"/> Schulwege <input type="checkbox"/> Nahmobilität und ÖPNV <input type="checkbox"/> Verkehrssicherheit <input type="checkbox"/> Barrierefreiheit <input type="checkbox"/> Stadtraumgestaltung <input type="checkbox"/> ganzheitlicher Ansatz <p>Muster-Gliederung:</p> <p>1. Definition der Zielsetzung - Abgrenzung des räumlichen Handlungsfeldes</p> <p>2. Bestandsaufnahme und Bewertung - Einordnung der Nahmobilitätsfreundlichkeit, - Aufzeigen von Handlungsbedarf und Handlungsoptionen</p> <p>3. Maßnahmen identifizieren, ausarbeiten und konkretisieren</p> <p>4. Erstellung Nahmobilitätsplan zur Ergebnisdokumentation - Maßnahmen, Priorisierung, Zuständigkeiten und Ressourcen</p>	<p>Vorgegebenes Muster:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Energie- und THG-Bilanz 2. Potenzialanalyse 3. Akteursbeteiligung 4. Maßnahmenkatalog 5. Verstetigungsstrategie 6. Controlling-Konzept 7. Kommunikationsstrategie
Anschlussfinanzierung für Umsetzung?	Ja, Bagatellgrenze 20.000 € - brutto (Förderquote 60-80 %)	Nein
Mittel für Personal	Nein	Ja
Aufwand Antrag	Mittel, nur postalisch	Hoch, postalisch und online

Eine Doppelförderung (Kumulierung) ist bei beiden Programmen ausgeschlossen!

Die folgende Grafik zeigt das Vorgehen für die Fördermöglichkeiten "Nahmobilitäts-check" im Überblick:



https://www.mobileshessen2020.de/mm/105_64_AGNH_Handbuch_180405_online_1.pdf

Die folgende Grafik zeigt den Ablauf Klimaschutzteilkonzept und –Management im Überblick:



https://www.fitec.com/pdf/Nationale%20Klimaschutzinitiative_Potentialstudie.pdf

4 MÖGLICHE ARBEITSPROGRAMME 2018 UND KOSTENRAHMEN

Im folgenden werden idealtypische Bearbeitungsbausteine vor dem Erfahrungshintergrund von StetePlanung für beide Förderprogramme beschrieben und die Kosten zur Erstellung grob abgeschätzt.

Klimaschutzteilkonzept – Vorschlag zu Konzeptbausteinen

Baustein
<p>1. Energie- und THG-Bilanz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einarbeiten in das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt (sofern vorliegend), Darlegen der Zielsetzung der Stadt Viernheim zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs (räumlich/zeitliche Dimension, Zielgruppen, Beteiligung etc.), • Einarbeiten in die Methodik der Bilanzerstellung in Viernheim, • Sachgerechte Auswertung der für die Aufgabenstellung relevanten Ergebnisse der Erhebung Mobilität in Städten – SrV 2013 und Konkretisierung der im Rahmen des Klimaschutzkonzepts erstellten CO₂-Bilanz, des Modal Split und weiterer verkehrlicher Kennwerte, • Erfassen und Beschreiben aktueller Projekte der Stadt Viernheim mit Bezügen zum Klimaschutz, z.B. im Fuß- und Radverkehr (z.B. Projekte in Schulen und Vereinen, Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur), Mobilitätsmanagement, Multimodalität etc..
<p>2. Potenzialanalyse (Ausbau und Rückbau)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formulierung von Zielen und Anforderungen zur Erarbeitung der Potenzialabschätzung hinsichtlich der Abschätzung der quantifizierbaren Treibhausgasminderung, • Sichtung vorliegender Informationen, Unterlagen, Planungen und Daten der Stadt Viernheim sowie weiterer relevanter Institutionen (z.B. Schulamt, Stadtwerke, VRN), ggf. Ergebnisse von vorliegenden Verkehrserhebungen (Fuß- und Radverkehr, ruhender Verkehr, etc.) • Erfassen und Beschreiben der stadtstrukturellen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Nutzungen und Einwohnerdichte von Stadtquartieren, Arbeitsplatzschwerpunkte, Versorgungs-, Freizeit-, Kulturangebote, Soziale und öffentliche Einrichtungen, geplante erweiterungs- / Entwicklungsgebiete (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen), ○ Bevölkerungsstruktur / Altersstruktur / Demographie • Erfassen und Beschreiben der verkehrsstrukturellen Rahmenbedingungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Straßen- und Wegenetze, Rad- und Fußverkehrsanlagen, ÖPNV-Haltestellen und ihre Nutzungsintensität (Ein- und Aussteiger), Art und Umfang größerer Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, ○ Art und Umfang des Parkraumangebots im Kfz-Verkehr mit Focus Innenstadt, ○ soweit vorhanden: Standorte von Sharing-Angeboten, sowie von sonstigen Angeboten wie z. B. Lastenräder, Pedelecs, ○ Lage von öffentlich zugänglichen E-Lademöglichkeiten für Kfz und Fahrräder.

Baustein

- Darlegen der Anforderungen und rechtlichen Rahmenbedingungen (StVO-Novellen, Richtlinien und Empfehlungen der FGSV, Nationaler Radverkehrsplan des BMVI).
- Abstimmung von Bewertungskriterien und den zu erreichenden Standards (z.B. für den Rad- und Fußverkehr, für Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, für Parkraumangebot)
- Entwicklung von (vorläufigen) Fuß- und Radverkehrsnetzen unter Einbeziehung der identifizierten Quellen und Ziele sowie vorhandener Radverkehrsanlagen,
- Durchführung von Erhebungen im Rad- und Fußverkehr:
 - Abfahren der Routen und Aufnahme des derzeitigen Angebots an Radverkehrsanlagen und deren Ausgestaltung / Dimensionierung, Erhebung getrennt nach Strecke und Knotenpunkten Art der Führung (Durchgängigkeit), Qualität des Angebots (Dimensionierung, Oberflächenbeschaffenheit, Sicherheit, Querungsangebote), Konfliktpunkte mit anderen Verkehrsteilnehmern / Gefahrenpunkte, Aufnahme der Wegweisung
 - Aufnahme der Auslastung an bestehenden Abstellanlagen als Momentaufnahme, z.B. an wichtigen ÖPNV-Haltestellen (B+R), im Stadtzentrum und an wichtigen Zielen wie öffentlichen Einrichtungen, größeren Einzelhandelsstandorten, Kultur- und Freizeiteinrichtungen etc.
 - Durchführung von stichprobenartigen Querschnittszählungen zur Einschätzung der Bedeutung bestimmter Rad-Relationen,
 - Ortsbesichtigungen in ausgewählten Quartieren und in der Innenstadt zur Aufnahme der Fußverkehrssituation im Hinblick auf Dimensionierung, Querungsangebote an HVS, Konflikte (z.B. mit dem ruhenden Verkehr) sowie Aufnahme der Wegweisung.
 - Auswertung von Verkehrsunfällen mit Fuß- oder Radverkehrsbeteiligung
- Durchführung von Erhebungen im ruhenden Kfz-Verkehr:
 - Auswertung von Unterlagen zur Parkraumnachfrage in größeren Parkieranlagen, stichprobenartige ergänzende Erhebungen,
 - Zählungen im ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum der Innenstadt (einschließlich verkehrswidrig abgestellter Fahrzeuge) ggfs. an unterschiedlichen Tagen (werktags, Samstags)
- Bewertung:
 - Problemorientierte Prüfung hinsichtlich Sicherheits- und Komfortmängel auf der Grundlage der definierten Standards,
 - Aufzeigen von Lücken in den beiden Netzen, die zu zusammenhängend befahr- bzw. begehbaren, Netzen auf Gesamtstadtebene geschlossen werden sollen.
 - Prüfen der Auslastungen der Parkieranlagen, Identifizierung von Rückbaupotenzialen,
 - Aufzeigen von Bereichen mit Überlastungserscheinungen im öffentlichen Straßenraum (einschließlich verkehrswidrigem Verhalten)

Baustein

- Grafische und tabellarische Aufbereitung der Ergebnisse

3. Akteursbeteiligung

- **Beteiligungsveranstaltungen für die Öffentlichkeit**
 - Entwickeln eines Konzepts (Ablauf, Fragen, Themen, ...) für unterschiedliche Veranstaltungsformate (Planungswerkstatt und Infoveranstaltungen), wo einerseits über das Klimaschutzkonzept als solches informiert, die Themenbausteine vorgestellt und der beabsichtigte Nutzen für das Klima dargelegt werden sollen. Kern der Planungswerkstatt ist die Einbringung der Bürgerschaft bzw. ausgewählter Nutzergruppen in die Maßnahmenentwicklung mit ihrem spezifischen Vor-Ort-Wissen. Hier können Quartiersspaziergänge oder Radtouren sinnvolle Formate sein.
 - Durchführung von Planungswerkstätten zu den Themenfeldern (fachlicher Input und Moderation und Betreuung von Aktivitäten wie z.B. Stadtteilspaziergänge),
 - Durchführung von Informationsveranstaltungen im Vorfeld und Nachgang der Planungswerkstätten. Hier scheint - nach der allgemeinen Information im Plenum - eine Bildung von Arbeitsgruppen sinnvoll,
 - Nachbereitung der Veranstaltungen mit Fertigung von Ergebnisprotokollen / Dokumentationen
 - Aufbereitung der Ergebnisse und Integration in die Maßnahmenentwicklung (siehe AP 4).
- **Einbindung von Stakeholdern**
 - Entwicklung eines Interviewleitfadens für Einzelgespräche
 - Durchführung von Interviews mit ausgewählten Akteuren in der Stadt Viernheim
 - Zusammenstellung der wesentlichen Ergebnisse und Einspeisung in den Bearbeitungsprozess
- **Interne Abstimmung**
 - Teilnahme an Abstimmungsgesprächen (Projektleitung und Projekting.) mit Fertigung von Ergebnisprotokollen.
- **Präsentation vor politischen Gremien**
 - Erstellung von Präsentationen mit den wesentlichen (Zwischen-) Ergebnissen des Projekts,
 - Präsentation der Ergebnisse vor ausgewählten politischen Gremien.

4. Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld Rad- und Fußverkehrsnetz

- Prüfung der in AP2 vorläufig entwickelten Fuß- und Radverkehrsnetze auf Plausibilität (Grundlage Analyseergebnisse und den Anregungen aus der Beteiligung),
- Ergänzungen bzw. Modifikationen der Netze,
- Graphische Darstellung des Radverkehrsnetzes auf Gesamtstadtebene und Fußverkehrsnetz auf Stadtteilebene mit allen relevanten Quellen und Zielen.

Baustein

Handlungsfeld Verbesserung der Infrastruktur im Straßennetz

- Ableitung von Maßnahmen und Handlungsschwerpunkten an Strecken und Knoten im Rad- und Fußverkehrsnetz auf Basis der Befahrungen und Begehungen vor Ort,
- Fertigung von Planskizzen / Querschnitten für ausgewählte Maßnahmen in geeigneten Maßstäben (einschließlich Empfehlungen für die Flächenaufteilung im öffentlichen Straßenraum mit ggfs. Vorrangregelungen für einzelne Verkehrsarten),
- Erstellung eines umfassenden Maßnahmenkatalogs für die Entwicklung eines attraktiven und sicheren stadtteilübergreifenden Radverkehrsnetzes und von stadtteilbezogenen Fußverkehrsnetzen,
- Verortung der Maßnahmen in einem Übersichtsplan.

Handlungsfeld Fahrradparken

- Ableitung von relevanten Standorten aus der Potenzialanalyse und der Bürgerbeteiligung, an denen das Fahrradparken ausgeweitet werden soll,
- Formulierung von Standards für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen,
- Empfehlungen zur Ausweitung von Fahrradparken an den identifizierten Standorten nach Art und Umfang benötigter Fahrradabstellungen.

Handlungsfeld Wegweisung

- Darlegen der Anforderungen an ein konsistentes und verständliches Konzept zur Wegweisung mit beispielhaften Maßnahmen an Strecken und Knoten auf der Grundlage von Regelwerken und Empfehlungen u.a. der FGSV und der AGFS,
- Überprüfung der bestehenden Wegweisung im Rad- und Fußverkehr auf Vollständigkeit und Einheitlichkeit auf Basis der Begehungen vor Ort, der Hinweise aus der Beteiligung sowie unter Berücksichtigung geltender Richtlinien und Empfehlungen, inkl. Berücksichtigung von Barrierefreiheit,
- Empfehlungen zu Art und Standorten von Schildern für die Entwicklung eines attraktiven, stadtteilübergreifenden Radverkehrsnetzes in Viernheim mit Anschlüssen an regionale und überregionale Radrouten.
- Erstellung eines Maßnahmenkatalogs für eine modifizierte Wegweisung.

Handlungsfeld ruhender Verkehr

- Empfehlungen zur Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung bzw. zur gezielten Steuerung der Parkraumnachfrage (z.B. preisliche Anreize)
- Empfehlungen zur Aufgabe von Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zugunsten von Aufenthalts- und Bewegungsflächen

Handlungsfeld Multimodalität / Mobilitätsmanagement

- Empfehlungen zur Erweiterung bestehender (CarSharing) und neuer (Bike-Sharing) Angebote unter Einbeziehung der Zugänge zum ÖPNV,
- Verortung der Angebote auf der Grundlage der Potenzialanalyse mit Empfehlungen zu

Baustein	
Umfang und Zugänglichkeit	
<ul style="list-style-type: none"> • Konzept für ein kommunales Mobilitätsmanagement mit Empfehlungen zu den wesentlichen Bausteinen Information, Kommunikation, Kooperation und Anreize 	
5. Verstetigungsstrategie	
<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung des Maßnahmenkatalogs mit den relevanten Akteuren wie VCD, ADFC, Klimaschutzmanagement / Brundtlandbüro, Straßenverkehrsbehörde, Polizei und weiteren Stakeholdern, • Überführung des Maßnahmenkatalogs in eine differenzierte Maßnahmenliste ergänzt um die Kennwerte Zuständigkeit, Personaleinsatz, Förder-/Finanzierungsmöglichkeit und Vernetzung/Multiplikatoren. 	
6. Controlling-Konzept	
<ul style="list-style-type: none"> • Entwickeln und Abstimmen von Kennwerten, die einem Controlling unterzogen werden können / sollen. • Zusammenfassung aller Maßnahmen, differenziert nach Maßnahmenfeldern in einer fortschreibungsfähigen Übersicht / Tabelle mit Angaben zu den relevanten Kennwerten wie z.B. Priorität, Zeithorizont, Aufwand für die Umsetzung / Kostenrahmen, Wechselwirkungen / Synergieeffekte, einzubindende Akteure, • Abstimmung der Maßnahmentabelle und Gewichtung der Maßnahmen mit dem Auftraggeber, • Übergabe der Übersicht und insbesondere der abgeschätzten Wirkungen zur CO₂-Reduktion an den Auftraggeber. 	
7. Kommunikationsstrategie	
<ul style="list-style-type: none"> • Recherche von Best-Practice-Beispielen zur zielgruppenspezifischen Kommunikation in den Handlungsfeldern, • Entwicklung einer Kommunikationsstrategie für unterschiedliche Zielgruppen (siehe oben) mit unterschiedlichen Medienformaten, Kampagnen und Partnern zur Bewusstseinsbildung in Viernheim, • Empfehlungen für erste Formate zur Initiierung im Vorlauf auf die Bürgerbeteiligung (siehe AP 3). 	
Abschlussbericht	
Zusammenstellung aller Ergebnisse und Konzepte in textlicher, tabellarischer und grafischer Form und Erstellung eines übersichtlichen und aussagekräftigen Abschlussberichts "Klimaschutzteilkonzept Mobilität"	
Geschätzte Kosten (netto) zzgl. ggfs. Nebenkosten und MWSt (in Abhängigkeit des Umfangs der Akteursbeteiligung)	85.000 - 90.000 €

Nahmobilitätscheck – Vorschlag zu Konzeptbausteinen

Baustein
<p>Grundlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abgrenzung der Untersuchungsräume • Auswertung vorliegender Untersuchungen, Daten und Planunterlagen (Stadtpläne und Luftbilder) als Grundlage für die Bestandsanalyse,.
<p>Ziele und Standards für den Fuß- und Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formulieren der Ziele, Anforderungen und rechtlichen Rahmenbedingungen zum Fuß- und Radverkehr (StVO, FGSV-Regelwerke, DIN-Normen), • Festlegen von Standards für einen attraktiven und sicheren Fuß- und Radverkehr (z.B. zur Dimensionierung von Anlagen, zu verträglichen Kfz-Geschwindigkeiten, zur Notwendigkeit von Querungsangeboten im Zusammenhang mit Kfz-Verkehrsbelastungen, zu Barrierefreiheit etc.), • Aufzeigen von Zielkonflikten und Nutzungskonkurrenzen mit anderen Verkehrsmitteln/ Verkehrsteilnehmergruppen.
<p>Bestandsaufnahme und Bewertung</p> <p>Grundlagen zur Konzeptentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quellen und Ziele, <ul style="list-style-type: none"> ○ Aufnahme und Kartierung der relevanten Quellen und Ziele für den Fuß- und Radverkehr entsprechend der jeweiligen Fragestellung wie: Wohngebiete, Arbeitsplatzschwerpunkte, wichtige ÖPNV-Haltestellen, Nahversorgungsstandorte, Schulen und Betreuungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen (Sport und Kultur), Einrichtungen mit Publikumsverkehr • Hauptverbindungen / Netze: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bestimmen von Hauptverbindungen für Nahmobilität (Wunschlinien) auf Grundlage der Quell-/Zielbeziehungen entsprechend der Fragestellung und Rahmenbedingungen, ○ Kartierung des relevanten Straßennetzes, differenziert nach Hauptverkehrs-, Sammel- und Wohnstraßen mit ihrer jeweiligen Geschwindigkeitsregelung und Belastungen, ○ Kartierung des derzeitigen Angebots an relevanten Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, gemeinsame Geh- und Radwege) auf der Grundlage vorliegender Karten und Pläne, ○ Kartierung von wichtigen Fußverkehrsverbindungen abseits von Straßen im Zuge der Hauptwegeverbindungen. • Abgleich mit vorliegenden Schulwegeplänen zur Erzeugung von Synergieeffekten. • Auswertung vorliegender Geschwindigkeitsmessungen hinsichtlich der Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeiten. Richtwert ist die V 85.
<p>4. Konzeption</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überlagerung der Wunschlinienverbindungen mit dem derzeitigen Straßen- und We-

Baustein
<p>genetz und Entwicklung von durchgehenden Verbindungen für den Radverkehr (differenziert nach Haupt- und Nebenverbindungen) sowie für den Fußverkehr auf Ortsteilebene unter Einbeziehung der Schulwegepläne,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenführung der Verbindungen zu geschlossenen Wegenetzen, • Prüfung der Einbeziehung von überörtlichen Radverkehrsverbindungen und Verknüpfung mit den örtlichen Hauptverbindungen.
<p>5. Eignungsprüfung der Netzelemente</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abfahren/ Ablaufen der definierten Hauptverbindungen und Erhebung der Ist-Situation (Art der Führung (z.B. Mischverkehr von Rad und Kfz), Dimensionierung der Anlagen (z.B. Gehwegbreiten), Angebote an Zielen (z.B. Sitzmöglichkeiten, Ruhebänke, Fahrradabstellanlagen) Querungsangebote an Hauptverkehrsstraßen nach Art und Lage, • Darlegen der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden z.B. mit parkenden Kfz, sowie von Gefahrenpunkten (insbesondere vor sensiblen Einrichtungen). • Bewertung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Problemorientierte Prüfung hinsichtlich Sicherheits- und Komfortmängel auf der Grundlage der definierten Standards, ○ Erstellung eines Mängelkatasters, grafische und tabellarische Aufbereitung der Ergebnisse der Bewertung. • Ableitung von Handlungsbedarfen.
<p>6. Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung von Maßnahmen zur Beseitigung der in der Mängelanalyse festgestellten Defizite bzw. zur Ertüchtigung der abgestimmten Netze / Verbindungen, differenziert nach: <ul style="list-style-type: none"> ○ Baulichen Maßnahmen (z.B. Wegeverbreiterungen, Anlage von Querungshilfen, Sicherung der Barrierefreiheit, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellanlagen), ○ Verkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Unterbindung Gehwegparken, Verkehrsberuhigte Bereiche, Markierungen), • Tabellenübersicht und Verortung der Maßnahmen in Karten in geeigneten Maßstäben, differenziert nach Art und Umfang.
<p>Einzelmaßnahmen/ Hot Spots</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwurf von konkreten Maßnahmenvorschlägen (skizzenhafter Darstellung im Maßstab 1:500) für ausgewählte Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf (Hot Spots) wie z.B.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Kreuzungen und Einmündungen, ○ Umfeld von sensiblen Einrichtungen, z.B. Schulen, ○ Straßenabschnitte mit Nutzungskonkurrenzen.
<p>Beteiligung / Information / Abstimmung</p> <p>Für den Nahmobilitäts-Check sind - angepasst an die individuellen Rahmenbedingungen in Viernheim - folgende Beteiligungsformate denkbar:</p>

Baustein	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadt(teil)spaziergänge, auf denen kritische / sensible Strecken für Nahmobilität gemeinsam mit ausgewählten Akteuren (z.B. Behinderte /Mobilitätseingeschränkte, ansässige Unternehmen des Einzelhandels), sowie mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern begutachtet und Lösungsvorschläge vor Ort diskutiert werden können. • Workshops mit Zielgruppen, die in der Regel wenig Möglichkeiten und Gelegenheit haben, sich zur Verkehrssituation zu äußern bzw. ihre Wünsche und Anforderungen zu formulieren. Hierzu gehören insbesondere Seniorinnen und Senioren sowie Kinder und Jugendliche. • Öffentliche Veranstaltung für interessierte Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Bestandsanalyse (mit der Möglichkeit, eigene Wahrnehmungen von Problemen einzubringen) und im Rahmen der Konzept- / Maßnahmenerarbeitung (mit der Möglichkeit, abweichende Vorstellungen einzubringen). <p>Entsprechend der jeweiligen Fragestellung und der individuellen Rahmenbedingungen ist ein passgenaues Konzept für die Beteiligung zu entwickeln. Es wird empfohlen, im Rahmen eines Nahmobilitäts-Checks mindestens zwei Veranstaltungen durchzuführen.</p> <p>Eine weitere Beteiligungsmöglichkeit ist die Einrichtung einer online-Plattform, wo interessierte Bürgerinnen und Bürger Hinweise geben können. Voraussetzung hierbei ist die regelmäßige "Wartung" der Plattform, verbunden mit einer Prüfung der Hinweise auf Relevanz für den Nahmobilitätscheck.</p> <p>Die vorgeschlagenen Veranstaltungen sind inhaltlich vorzubereiten, Ablaufkonzepte und Präsentationsunterlagen sind zu erstellen, Arbeitsmaterialien zu entwickeln und abzustimmen. Die Ergebnisse der Veranstaltungen sind aufzubereiten und in den Bearbeitungsprozess einzuspeisen.</p> <p>Interne Abstimmung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teilnahme an Abstimmungsgesprächen mit der Stadt Viernheim und ggfs. einer Vertretung der AGNH, • Inhaltliche Vor- und Nachbereitung (Tagesordnung, Tischvorlagen/ PowerPointPräsentationen, Protokoll) der Abstimmungsgespräche. 	
Nahmobilitätsplan / Abschlussbericht	
<ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung von Zuständigkeiten für die Maßnahmenumsetzung, • Empfehlungen für eine Prioritätenreihung auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Beteiligung der Bevölkerung, • Grobe Kostenschätzung der zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen / "Hot Spots" • Zusammenstellung aller Ergebnisse und Konzepte in textlicher, tabellarischer und grafischer Form und Erstellung eines übersichtlichen und aussagekräftigen Abschlussberichts, 	
Geschätzte Kosten (netto) zzgl. ggfs. Nebenkosten und MWSt (in Abhängigkeit des Beteiligungsumfangs)	35.000 - 40.000 €

5 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Während beim Klimaschutzteilkonzept eine umfassendere Bestandsaufnahme erfolgt und Bilanzen ermittelt werden, die zum weiteren Monitoring von Maßnahmen und ihrer konkreten CO₂-Reduzierung genutzt werden können, liegt der Fokus beim Nahmobilitätscheck auf einer begrenzten Bestandsanalyse und auch auf einer sehr zeitnahen Umsetzung von entwickelten Maßnahmen.

Der Vorteil des Klimaschutzteilkonzepts liegt bei seiner umfangreicheren Analyse und der Finanzierung einer Personalstelle.

Der Vorteil des Nahmobilitätschecks liegt bei der Möglichkeit einer bürgernahen und problemorientierten Beteiligung und im eher geringen Aufwand, sowohl finanzieller als auch organisatorischer Art bei der Antragstellung.

Daher wird empfohlen, zunächst einen Antrag für einen Nahmobilitätscheck zu stellen, da dieser mit der Förderung des Konzepts und der möglichen Förderung der Umsetzung von Maßnahmen Synergien bei der Verwendung von Fördermitteln mit sich bringt. Der Check kann auch als eine erste Bestandsaufnahme genutzt werden und später bei der Beantragung eines Klimaschutzteilkonzeptes – z. B. bei der Bestimmung konkreter Maßnahmen – hilfreich sein/genutzt werden.