

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](mailto:kontakt@steteplanung.de)  
Internet: [www.steteplanung.de](http://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 CO<sub>2</sub>-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

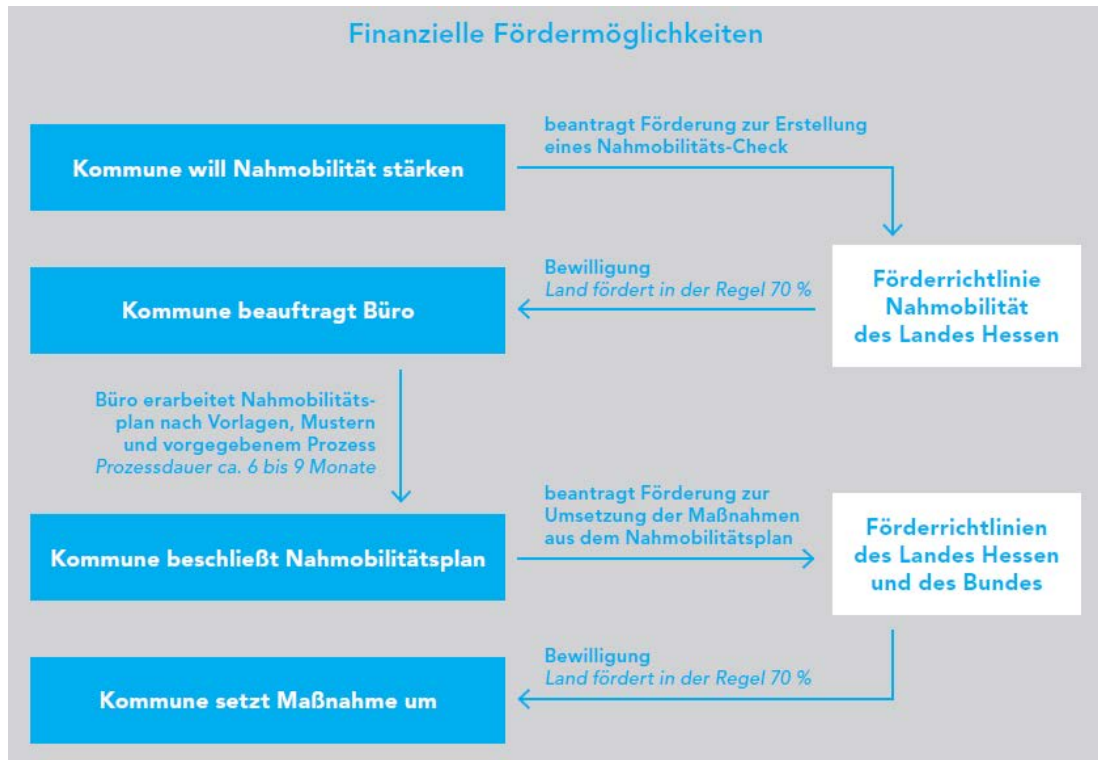
Im folgenden werden die beiden Instrumente / Förderprogramme, die aus Sicht der Stadt Viernheim und des Beratenden Büros am besten geeignet sind, mit ihren wesentlichen Kennwerten beschrieben.

**Tabelle 1: Gegenüberstellung der Förderkonzepte**

	Vorgaben für Antragsstellung	
	Nahmobilitätscheck	Klimaschutzteilkonzept
<b>Förderquote</b>	60-80 % (Land) (maximal bis zu 25.000 € - brutto)	70 % (Bund)
<b>Förderfenster</b>	Laufend	01.07. - 30.09. und 01.01. - 31.03.
<b>Fördermittelein- satz</b>	Konzept	Konzept (+Personal)
<b>Gliederung, Bausteine</b>	<p>Frei wählbar, Bezug zu Nahmobilität muss gegeben sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Fußverkehr</li> <li><input type="checkbox"/> Radverkehr</li> <li><input type="checkbox"/> Schulwege</li> <li><input type="checkbox"/> Nahmobilität und ÖPNV</li> <li><input type="checkbox"/> Verkehrssicherheit</li> <li><input type="checkbox"/> Barrierefreiheit</li> <li><input type="checkbox"/> Stadtraumgestaltung</li> <li><input type="checkbox"/> ganzheitlicher Ansatz</li> </ul> <p><b>Muster-Gliederung:</b></p> <p><b>1. Definition der Zielsetzung</b> - Abgrenzung des räumlichen Handlungsfeldes</p> <p><b>2. Bestandsaufnahme und Bewertung</b> - Einordnung der Nahmobilitätsfreundlichkeit, - Aufzeigen von Handlungsbedarf und Handlungsoptionen</p> <p><b>3. Maßnahmen identifizieren, ausarbeiten und konkretisieren</b></p> <p><b>4. Erstellung Nahmobilitätsplan zur Ergebnisdokumentation</b> - Maßnahmen, Priorisierung, Zuständigkeiten und Ressourcen</p>	<p><b>Vorgegebenes Muster:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Energie- und THG-Bilanz</li> <li>2. Potenzialanalyse</li> <li>3. Akteursbeteiligung</li> <li>4. Maßnahmenkatalog</li> <li>5. Verstetigungsstrategie</li> <li>6. Controlling-Konzept</li> <li>7. Kommunikationsstrategie</li> </ol>
<b>Anschlussfinanzierung für Umsetzung?</b>	Ja, Bagatellgrenze 20.000 € - brutto (Förderquote 60-80 %)	Nein
<b>Mittel für Personal</b>	Nein	Ja
<b>Aufwand Antrag</b>	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](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](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><b>1. Energie- und THG-Bilanz</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.),</li> <li>• Einarbeiten in die Methodik der Bilanzerstellung in Viernheim,</li> <li>• Sachgerechte Auswertung der für die Aufgabenstellung relevanten Ergebnisse der Erhebung Mobilität in Städten – SrV 2013 und Konkretisierung der im Rahmen des Klimaschutzkonzepts erstellten CO<sub>2</sub>-Bilanz, des Modal Split und weiterer verkehrlicher Kennwerte,</li> <li>• 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..</li> </ul>
<p><b>2. Potenzialanalyse (Ausbau und Rückbau)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formulierung von Zielen und Anforderungen zur Erarbeitung der Potenzialabschätzung hinsichtlich der Abschätzung der quantifizierbaren Treibhausgasminderung,</li> <li>• 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.)</li> <li>• Erfassen und Beschreiben der stadtstrukturellen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nutzungen und Einwohnerdichte von Stadtquartieren, Arbeitsplatzschwerpunkte, Versorgungs-, Freizeit-, Kulturangebote, Soziale und öffentliche Einrichtungen, geplante erweiterungs- / Entwicklungsgebiete (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen),</li> <li>○ Bevölkerungsstruktur / Altersstruktur / Demographie</li> </ul> </li> <li>• Erfassen und Beschreiben der verkehrsstrukturellen Rahmenbedingungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Straßen- und Wegenetze, Rad- und Fußverkehrsanlagen, ÖPNV-Haltestellen und ihre Nutzungsintensität (Ein- und Aussteiger), Art und Umfang größerer Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum,</li> <li>○ Art und Umfang des Parkraumangebots im Kfz-Verkehr mit Focus Innenstadt,</li> <li>○ soweit vorhanden: Standorte von Sharing-Angeboten, sowie von sonstigen Angeboten wie z. B. Lastenräder, Pedelecs,</li> <li>○ Lage von öffentlich zugänglichen E-Lademöglichkeiten für Kfz und Fahrräder.</li> </ul> </li> </ul>



### **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)

<b>Baustein</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Grafische und tabellarische Aufbereitung der Ergebnisse</li> </ul>
<p><b>3. Akteursbeteiligung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Beteiligungsveranstaltungen für die Öffentlichkeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> <li>○ Durchführung von Planungswerkstätten zu den Themenfeldern (fachlicher Input und Moderation und Betreuung von Aktivitäten wie z.B. Stadtteilspaziergänge),</li> <li>○ Durchführung von Informationsveranstaltungen im Vorfeld und Nachgang der Planungswerkstätten. Hier scheint - nach der allgemeinen Information im Plenum - eine Bildung von Arbeitsgruppen sinnvoll,</li> <li>○ Nachbereitung der Veranstaltungen mit Fertigung von Ergebnisprotokollen / Dokumentationen</li> <li>○ Aufbereitung der Ergebnisse und Integration in die Maßnahmenentwicklung (siehe AP 4).</li> </ul> </li> <li>● <b>Einbindung von Stakeholdern</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Entwicklung eines Interviewleitfadens für Einzelgespräche</li> <li>○ Durchführung von Interviews mit ausgewählten Akteuren in der Stadt Viernheim</li> <li>○ Zusammenstellung der wesentlichen Ergebnisse und Einspeisung in den Bearbeitungsprozess</li> </ul> </li> <li>● <b>Interne Abstimmung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Teilnahme an Abstimmungsgesprächen (Projektleitung und Projekting.) mit Fertigung von Ergebnisprotokollen.</li> </ul> </li> <li>● <b>Präsentation vor politischen Gremien</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Erstellung von Präsentationen mit den wesentlichen (Zwischen-) Ergebnissen des Projekts,</li> <li>○ Präsentation der Ergebnisse vor ausgewählten politischen Gremien.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>4. Maßnahmenkatalog</b></p> <p><i>Handlungsfeld Rad- und Fußverkehrsnetz</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Prüfung der in AP2 vorläufig entwickelten Fuß- und Radverkehrsnetze auf Plausibilität (Grundlage Analyseergebnisse und den Anregungen aus der Beteiligung),</li> <li>● Ergänzungen bzw. Modifikationen der Netze,</li> <li>● Graphische Darstellung des Radverkehrsnetzes auf Gesamtstadtebene und Fußverkehrsnetz auf Stadtteilebene mit allen relevanten Quellen und Zielen.</li> </ul>

## **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

<b>Baustein</b>	
Umfang und Zugänglichkeit	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzept für ein kommunales Mobilitätsmanagement mit Empfehlungen zu den wesentlichen Bausteinen Information, Kommunikation, Kooperation und Anreize</li> </ul>	
<b>5. Verstetigungsstrategie</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung des Maßnahmenkatalogs mit den relevanten Akteuren wie VCD, ADFC, Klimaschutzmanagement / Brundtlandbüro, Straßenverkehrsbehörde, Polizei und weiteren Stakeholdern,</li> <li>• Überführung des Maßnahmenkatalogs in eine differenzierte Maßnahmenliste ergänzt um die Kennwerte Zuständigkeit, Personaleinsatz, Förder-/Finanzierungsmöglichkeit und Vernetzung/Multiplikatoren.</li> </ul>	
<b>6. Controlling-Konzept</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwickeln und Abstimmen von Kennwerten, die einem Controlling unterzogen werden können / sollen.</li> <li>• 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,</li> <li>• Abstimmung der Maßnahmentabelle und Gewichtung der Maßnahmen mit dem Auftraggeber,</li> <li>• Übergabe der Übersicht und insbesondere der abgeschätzten Wirkungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion an den Auftraggeber.</li> </ul>	
<b>7. Kommunikationsstrategie</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recherche von Best-Practice-Beispielen zur zielgruppenspezifischen Kommunikation in den Handlungsfeldern,</li> <li>• Entwicklung einer Kommunikationsstrategie für unterschiedliche Zielgruppen (siehe oben) mit unterschiedlichen Medienformaten, Kampagnen und Partnern zur Bewusstseinsbildung in Viernheim,</li> <li>• Empfehlungen für erste Formate zur Initiierung im Vorlauf auf die Bürgerbeteiligung (siehe AP 3).</li> </ul>	
<b>Abschlussbericht</b>	
Zusammenstellung aller Ergebnisse und Konzepte in textlicher, tabellarischer und grafischer Form und Erstellung eines übersichtlichen und aussagekräftigen Abschlussberichts "Klimaschutzteilkonzept Mobilität"	
<b>Geschätzte Kosten (netto) zzgl. ggfs. Nebenkosten und MWSt (in Abhängigkeit des Umfangs der Akteursbeteiligung)</b>	<b>85.000 - 90.000 €</b>

## Nahmobilitätscheck – Vorschlag zu Konzeptbausteinen

Baustein
<p><b>Grundlagen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abgrenzung der Untersuchungsräume</li> <li>• Auswertung vorliegender Untersuchungen, Daten und Planunterlagen (Stadtpläne und Luftbilder) als Grundlage für die Bestandsanalyse,.</li> </ul>
<p><b>Ziele und Standards für den Fuß- und Radverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formulieren der Ziele, Anforderungen und rechtlichen Rahmenbedingungen zum Fuß- und Radverkehr (StVO, FGSV-Regelwerke, DIN-Normen),</li> <li>• 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.),</li> <li>• Aufzeigen von Zielkonflikten und Nutzungskonkurrenzen mit anderen Verkehrsmitteln/ Verkehrsteilnehmergruppen.</li> </ul>
<p><b>Bestandsaufnahme und Bewertung</b></p> <p><b>Grundlagen zur Konzeptentwicklung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quellen und Ziele, <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> </ul> </li> <li>• Hauptverbindungen / Netze: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bestimmen von Hauptverbindungen für Nahmobilität (Wunschlinien) auf Grundlage der Quell-/Zielbeziehungen entsprechend der Fragestellung und Rahmenbedingungen,</li> <li>○ Kartierung des relevanten Straßennetzes, differenziert nach Hauptverkehrs-, Sammel- und Wohnstraßen mit ihrer jeweiligen Geschwindigkeitsregelung und Belastungen,</li> <li>○ Kartierung des derzeitigen Angebots an relevanten Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, gemeinsame Geh- und Radwege) auf der Grundlage vorliegender Karten und Pläne,</li> <li>○ Kartierung von wichtigen Fußverkehrsverbindungen abseits von Straßen im Zuge der Hauptwegeverbindungen.</li> </ul> </li> <li>• Abgleich mit vorliegenden Schulwegeplänen zur Erzeugung von Synergieeffekten.</li> <li>• Auswertung vorliegender Geschwindigkeitsmessungen hinsichtlich der Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeiten. Richtwert ist die V 85.</li> </ul>
<p><b>4. Konzeption</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überlagerung der Wunschlinienverbindungen mit dem derzeitigen Straßen- und We-</li> </ul>

<b>Baustein</b>
<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"> <li>• Zusammenführung der Verbindungen zu geschlossenen Wegenetzen,</li> <li>• Prüfung der Einbeziehung von überörtlichen Radverkehrsverbindungen und Verknüpfung mit den örtlichen Hauptverbindungen.</li> </ul>
<p><b>5. Eignungsprüfung der Netzelemente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> <li>• Darlegen der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden z.B. mit parkenden Kfz, sowie von Gefahrenpunkten (insbesondere vor sensiblen Einrichtungen).</li> <li>• Bewertung: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Problemorientierte Prüfung hinsichtlich Sicherheits- und Komfortmängel auf der Grundlage der definierten Standards,</li> <li>○ Erstellung eines Mängelkatasters, grafische und tabellarische Aufbereitung der Ergebnisse der Bewertung.</li> </ul> </li> <li>• Ableitung von Handlungsbedarfen.</li> </ul>
<p><b>6. Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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"> <li>○ Baulichen Maßnahmen (z.B. Wegeverbreiterungen, Anlage von Querungshilfen, Sicherung der Barrierefreiheit, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellanlagen),</li> <li>○ Verkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Unterbindung Gehwegparken, Verkehrsberuhigte Bereiche, Markierungen),</li> </ul> </li> <li>• Tabellenübersicht und Verortung der Maßnahmen in Karten in geeigneten Maßstäben, differenziert nach Art und Umfang.</li> </ul>
<p><b>Einzelmaßnahmen/ Hot Spots</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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"> <li>○ Kreuzungen und Einmündungen,</li> <li>○ Umfeld von sensiblen Einrichtungen, z.B. Schulen,</li> <li>○ Straßenabschnitte mit Nutzungskonkurrenzen.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Beteiligung / Information / Abstimmung</b></p> <p>Für den Nahmobilitäts-Check sind - angepasst an die individuellen Rahmenbedingungen in Viernheim - folgende Beteiligungsformate denkbar:</p>

<b>Baustein</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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).</li> </ul> <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><b>Interne Abstimmung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilnahme an Abstimmungsgesprächen mit der Stadt Viernheim und ggfs. einer Vertretung der AGNH,</li> <li>• Inhaltliche Vor- und Nachbereitung (Tagesordnung, Tischvorlagen/ PowerPointPräsentationen, Protokoll) der Abstimmungsgespräche.</li> </ul>	
<b>Nahmobilitätsplan / Abschlussbericht</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifizierung von Zuständigkeiten für die Maßnahmenumsetzung,</li> <li>• Empfehlungen für eine Prioritätenreihung auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Beteiligung der Bevölkerung,</li> <li>• Grobe Kostenschätzung der zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen / "Hot Spots"</li> <li>• Zusammenstellung aller Ergebnisse und Konzepte in textlicher, tabellarischer und grafischer Form und Erstellung eines übersichtlichen und aussagekräftigen Abschlussberichts,</li> </ul>	
<b>Geschätzte Kosten (netto) zzgl. ggfs. Nebenkosten und MWSt (in Abhängigkeit des Beteiligungsumfangs)</b>	<b>35.000 - 40.000 €</b>

## **5 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN**

Während beim Klimaschutzteilkonzept eine umfassendere Bestandsaufnahme erfolgt und Bilanzen ermittelt werden, die zum weiteren Monitoring von Maßnahmen und ihrer konkreten CO<sub>2</sub>-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.