

Limburg a. d. Lahn,
20.11.2024

VORLAGE AN DIE STADTVERORDNETENVERSAMMLUNG

Drucksache
24/414

Interkommunale Zusammenarbeit für einen nachhaltigen und integrierten Mobilitätsplan

Beschlussvorschlag:

Der Magistrat empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgende Beschlussfassung:

1. „Der Magistrat wird beauftragt gemeinsam mit den in der Vorlage genannten Gemeinden und Kommunen auf Grundlage dieser Vorlage einen Förderantrag beim Land Hessen (Innovationsförderung Hessen) für die Erstellung eines nachhaltigen und integrierten Mobilitätsplans einzureichen. Sollte sich die Zahl der Gemeinden verringern, ist der Magistrat berechtigt einen Förderantrag zu stellen, so lange die Gesamtzahl der teilnehmenden Kommunen bei mindestens vier Kommunen bleibt.
2. Der Haushalt 2025 wird im Rahmen der Haushaltsberatungen bei den Personalkosten (50.000€) bei Kostenträger 1112000, Sachkonto 6201000, den Zuweisungen Land (35.000€) bei Kostenträger 5470000, Sachkonto 5421000 und den Kostenerstattungen Gemeinden (12.800€) bei Kostenträger 5470000, Sachkonto 5482000, entsprechend angepasst, in der Finanzplanung bis 2027 entsprechend.“

Begründung/Sachdarstellung:

Die Stadt Limburg hat bereits erhebliche Fortschritte beim Ausbau ihres öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gemacht und wird dies auch weiterhin tun. Ziel ist es, den Bürgern ein möglichst barrierefreies, sicheres, zuverlässiges und flexibles öffentliches Mobilitätsangebot bereitzustellen. Besonders auf den ÖPNV angewiesen sind Gruppen wie Senioren, Kinder und Jugendliche sowie mobilitätseingeschränkte Menschen, die nicht auf ein eigenes Auto zurückgreifen können oder dürfen.

Neben dem Ausbau innerhalb Limburgs ist es ebenso wichtig, dass der ÖPNV auch über die Stadtgrenzen hinaus bedarfsgerechte Angebote schafft. Als Einkaufsstandort, Zentrum für Gewerbe und Industrie, Schulstandort sowie als kultureller und gastronomischer Anziehungspunkt endet die Notwendigkeit einer guten Erreichbarkeit nicht an den Stadtgrenzen.

Für den motorisierten Individualverkehr hat die Stadt mit dem Parkraumkonzept ein modernes Angebot erarbeitet. Dennoch sind auch zahlreiche Bürger außerhalb Limburgs auf den ÖPNV angewiesen. Der Erfolg des LahnStars in den Teilgebieten von Elz und Hadamar, wo dieses Angebot bereits besteht, zeigt, dass dies von den Bürgern gewünscht wird. Zudem wenden sich regelmäßig Bürger aus umliegenden Gemeinden an die Stadt und

äußern den Wunsch, auch in ihren Kommunen von den guten ÖPNV-Angeboten Limburgs zu profitieren. Die Ausweitung der Stadtlinie und der geplante Halbstundentakt werden diese Nachfrage weiter verstärken.

In den vergangenen Jahren haben viele Bürgermeister der umliegenden Kommunen wiederholt Kontakt zur Stadt gesucht, um über eine Ausweitung des ÖPNV zu sprechen. Eine Erweiterung des LahnStars auf größere Teile der Umlandgemeinden erscheint jedoch im Rahmen des bestehenden Konzepts nicht sinnvoll und umsetzbar. Vielmehr ist eine umfassende Betrachtung erforderlich, die sich nach der Anzahl der Kommunen richtet, die an einer solchen Analyse interessiert sind.

Die Stadt Limburg sollte an einer solchen ganzheitlichen Betrachtung durchaus Interesse haben.

Die interkommunale Zusammenarbeit im Mobilitätsbereich ist von zentraler Bedeutung, um den vielfältigen Herausforderungen moderner Verkehrsplanung und -organisation effektiv zu begegnen. Diese Zusammenarbeit ermöglicht die Bündelung von Ressourcen und Expertise, was insbesondere in Zeiten des Fachkräftemangels unerlässlich ist. Durch gemeinsame Projekte können Kommunen Kosten senken, effizienter planen und von Synergieeffekten profitieren.

Interkommunale Zusammenarbeit im Mobilitätsbereich bietet die entscheidende Möglichkeit, großflächig und über einzelne Gemeindegrenzen hinweg zu planen, wodurch Insellösungen vermieden werden können. In einer Zeit, in der Mobilität immer komplexer und vernetzter wird, ist es unerlässlich, dass Verkehrsplanungen nicht auf die Belange einzelner Kommunen beschränkt bleiben. Stattdessen ermöglicht die Zusammenarbeit mehrerer benachbarter Städte und Gemeinden, eine kohärente und integrierte Verkehrsstrategie zu entwickeln, die den Bedürfnissen der gesamten Region gerecht wird. Wenn Kommunen isoliert voneinander planen, entstehen häufig sogenannte Insellösungen. Diese zeichnen sich dadurch aus, dass Verkehrsangebote und -infrastrukturen lediglich lokal optimiert werden, jedoch die Anbindung und Abstimmung mit benachbarten Gebieten fehlt. Solche Lösungen führen oft zu ineffizienten Verkehrsflüssen, unnötigen Doppelungen und einer eingeschränkten Nutzbarkeit der Verkehrsinfrastruktur. Beispielsweise kann ein hervorragend ausgebauter Busverkehr in einer Gemeinde durch mangelhafte Anschlussmöglichkeiten an das Nachbargebiet an Attraktivität verlieren. Interkommunale Zusammenarbeit hingegen ermöglicht es, übergreifende Verkehrsnetze zu schaffen, die nahtlos ineinandergreifen und somit die Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger erheblich verbessern.

Ein weiterer Vorteil der interkommunalen Zusammenarbeit liegt in der optimalen Nutzung vorhandener Ressourcen. Wenn mehrere Kommunen ihre Kräfte bündeln, können sie gemeinsame Investitionen tätigen, beispielsweise in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs oder weiterer Mobilitätsangebote, die mehrere Gebiete verbinden. Dies führt zu einer effizienteren Mittelverwendung und ermöglicht die Umsetzung von Projekten, die für einzelne Kommunen alleine nicht realisierbar wären. Zudem wird durch die gemeinsame Planung und Umsetzung sichergestellt, dass die Infrastruktur gleichmäßig auf die Bedürfnisse der gesamten Region abgestimmt ist und nicht einzelne Kommunen bevorzugt oder benachteiligt werden.

Während die Planung auf Kreisebene oft zu groß und unübersichtlich ist, bietet die interkommunale Zusammenarbeit den Vorteil, dass sie flexibel auf regionale Besonderheiten eingehen kann. Auf Kreisebene besteht oft die Gefahr, dass die Planung zu allgemein

bleibt und nicht die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse der einzelnen Gemeinden berücksichtigt. Die interkommunale Ebene hingegen ist klein genug, um lokale Anforderungen präzise zu erfassen und gleichzeitig groß genug, um überregionale Verbindungen und Synergien zu schaffen. Durch diese mittlere Planungsebene können maßgeschneiderte Lösungen entwickelt werden, die sowohl lokale als auch übergreifende Mobilitätsbedürfnisse abdecken.

Die Vorteile der Interkommunalen Zusammenarbeit hat auch das Land Hessen erkannt und hat dementsprechend einen Förderaufruf gestartet.

Gegenstand der Förderung ist die Erstellung eines nachhaltigen, integrierten Mobilitätsplans, der auf Grundlage der europäischen „Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne“ erstellt und regelmäßig fortgeschrieben wird.

Antragsberechtigt sind hessische Kommunen, Gemeinde, Städte und Landkreise sowie deren Zusammenschlüsse.

Die Zuwendung wird als Projektförderung im Wege der Anteilsfinanzierung als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt. Die Förderquote beträgt im Regelfall 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Zuwendungsfähige Ausgaben sind die Personalausgaben einer Stelle voraussichtlich im Bereich der Entgeltgruppe 12 über einen Zeitraum von maximal 30 Monaten für eine neu einzustellende, fachlich geeignete Person.

Zusätzlich werden Sachausgaben für die Erstellung eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans gefördert. Die Höhe der Zuwendung für Sachausgaben ist auf maximal 60.000 Euro begrenzt.

Um einen Antrag zu stellen ist ein Beschluss jeder teilnehmenden Gemeinde bzw. Kommune vorausgesetzt.

Die Personalstelle soll federführend bei der Stadt Limburg angesiedelt werden. Die nicht geförderten Personalkosten (30 %) werden auf alle teilnehmenden Kommunen gleichmäßig aufgeteilt.

Folgende Städte und Gemeinden nehmen voraussichtlich an diesem Förderprojekt teil (Gremienbeschlüsse müssen parallel nun in allen Gemeinden eingeholt werden):

| | |
|--------------------|---------|
| Stadt Limburg | 14,29 % |
| Stadt Hadamar | 14,29 % |
| Gemeinde Brechen | 14,29 % |
| Gemeinde Elz | 14,29 % |
| Gemeinde Hünfelden | 14,29 % |
| Gemeinde Selters | 14,29 % |
| Gemeinde Beselich | 14,29 % |

Voraussichtliche Kosten je Stadt/Gemeinde: Bei angenommenen Personalkosten i. H. v. insgesamt 250.000 € (30 Monate) müssen alle Teilnehmenden 75.000 € untereinander aufteilen. Jede einzelne Gemeinde/Stadt hätte damit voraussichtlich Ausgaben in Höhe von 11.000 € für die Gesamtlaufzeit, wenn alle o.a. Kommunen teilnehmen. Bei weniger Teilnehmer erhöht sich der Anteil für jede Kommune entsprechend.

Neben dem bedarfsgerechten Ausbau des ÖPNV, einschließlich On-Demand-Verkehren, werden auch weitere Mobilitätsformen wie Carsharing, Bikesharing und Mobilitätsstationen im Mobilitätsplan berücksichtigt. Zudem werden auch gemeinsame Mobilitätskarten oder -budgets untersucht.


(Michael Stanke)
1. Stadtrat