

Frequently Asked Questions (FAQ)

Web-Seminar „So geht’s: Kommunale Netzwerke im Bereich klimafreundlicher Mobilität“

15.07.2020 | 10:00 – 11:45 Uhr

Fragen zum Vortrag: „Die Kommunalrichtlinie - Förderung nachhaltiger Mobilität“,
Julius Hagele, Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (SK:KK) der
Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI), Köln

1. Wie viele Anträge zur Netzwerkgründung gibt es denn bereits? Und welche Netzwerke sind dabei besonders angefragt: Effizienz oder Mobilität oder andere?

In allen Themenbereichen der kommunalen Netzwerke gibt es bereits über 100 Vorhaben (seit Beginn der Förderung). Der Fokus liegt dabei hauptsächlich auf den Ressourcen- und Effizienznetzwerken. Das Thema Mobilität kann im Rahmen der über den Bund geförderten kommunalen Netzwerke erst seit Januar 2019 beantragt werden.

**2. Was könnte ein guter erster Schritt sein, um ein Netzwerk zu gründen?
Wie wird das Thema der Netzwerkgründung optimalerweise angegangen? Von wem muss der initiale Impuls hierfür ausgehen? Gibt es nur den einen Weg oder führen verschiedene Möglichkeiten zum Ziel?**

Hier kommt es immer darauf an, aus welcher Perspektive Sie fragen. Sofern Sie ein potentielles Netzwerkmitglied (im Folgenden „Kommune“) sind, bedarf es entweder der Suche Gleichgesinnter – also bspw. andere Kommunen in der Nähe, die sich zum gleichen Thema austauschen wollen sowie ähnliche Ziele verfolgen wollen – oder der Suche eines Netzwerkmanagements, welches genau diese Aufgabe übernimmt und andere Kommunen dazu gewinnt.

Der Impuls kann sowohl von der Kommune selbst ausgehen als auch von einer/m Netzwerkmanager/in.

Es gibt mittlerweile eine Reihe von Leitfäden zum Thema, bspw. <https://www.hea.de/re-sources/pdf/projekte/energieeffizienz-gefaellt-mir-leitfaden-netzwerke.pdf>

3. Kann ich mit der NKI-Förderung Mitarbeiter finanzieren?

Kommunale Netzwerke: Jein. Es können keine Mitarbeiter in der Kommune selbst finanziert werden. Es können jedoch Personalkosten für den Netzwerkmanager (extern) in Anteilen gedeckt werden. Jedoch erfolgt keine 1:1 Personalfinanzierung. Es handelt sich also um einen klassischen Dienstleistungsauftrag für den Netzwerkmanager.

Jedoch Finanzierung Klimaschutzmanagement und Klimaschutzkonzepte: Hier gibt es die Möglichkeit, eine Personalstelle zu schaffen, die das Klimaschutzkonzept dann erstellt und auch umsetzt. SK:KK und PtJ beraten gerne.

- 4. Die NKI-Förderung soll ja aktuell um 10% erhöht werden. Dann wären das 70% Förderung. Ab wann wird das so eintreten? Können Sie dazu schon was sagen?**

Derzeit können dazu keine Aussagen getroffen werden, da noch Abstimmungen mit den Ressorts ausstehen. Prognose: spätestens Anfang August 2020 sollten Informationen vorliegen.

- 5. Ist die Förderung der Infrastruktur z.B. Radstation von vorheriger Gründung eines Netzwerkes abhängig?**

Nein. Im Rahmen der Kommunalrichtlinie ist für die Förderung von investiven Maßnahmen – bspw. aus den Bereichen Radverkehr oder Umrüstung auf LED (Innen, Außen, Straße) keine Gründung eines Netzwerkes notwendig.

- 6. Ist der PtJ auch fachlicher Ansprechpartner bei der ganzen vertraglichen Abwicklung, also z.B. die Gründung der GbR, Vertragsunterlagen, rechtliche Fragestellungen etc.? Netzwerk Ortenau hat dazu ja referiert, dass das sehr umfangreiche und komplexe Arbeit war, die einige Monate gedauert hat. Wäre ja gut, das könnte einheitlich bearbeitet und genutzt werden.**

Nach Einreichen des Antrags auf Förderung erhält das Netzwerkmanagement (nicht die Teilnehmenden) sowohl einen administrativen als auch einen fachlichen Ansprechpartner bei PtJ. Diese sind für o.g. Aufgaben zu kontaktieren.

- 7. In unserer Region haben sich sieben Gemeinden und diverse lokal ansässige Unternehmen, Vereine und Institutionen zu einem Verein zusammengeschlossen. Dieser beschäftigt sich mit diversen Themenschwerpunkten der regionalen Zusammenarbeit wie z.B. Tourismus oder Mobilität. Sind die Gemeinden und die förderberechtigten Institutionen, obwohl auf anderer Ebene bereits eine Zusammenarbeit auch zu Mobilitätsthemen praktiziert wird, dennoch als zu gründende GbR im Rahmen des kommunalen Netzwerkes zu klimafreundlicher Mobilität förderberechtigt?**

Bereits bestehende Netzwerke können grundsätzlich nicht gefördert werden. Bezüglich der Frage nach der Zusammenarbeit in einem heterogenen Netzwerk: Dies ist grundsätzlich zwar möglich, wird aber durch PtJ im Einzelfall geprüft. Hier lohnt es vorab den PtJ zu kontaktieren. Insbesondere muss hier in der mit dem Antrag einzureichenden Vorhabenbeschreibung dargelegt werden, dass sich Synergien ergeben.

- 8. Besteht die Möglichkeit, dass sich touristisch geprägte Gemeinden bzw. deren Tourismusverbände zu einem Netzwerk zusammenschließen, um gemeinsam die Umsetzung des Themas „kostenloser ÖPNV für Gästekarteninhaber“ oder andere Themen des touristischen Mobilitätsmanagements extern untersuchen zu lassen? Kann das eine Aufgabe des Netzwerkmanagers sein oder darf dieser nicht inhaltlich an Themen arbeiten und ist nur für die Organisation zuständig?**

Die Antragsteller müssen nachvollziehbar darstellen, dass das Thema allein eine mehrjährige und auf Dauer angelegte Netzwerkarbeit erfordert. Es erfolgt jedoch eine Einzelfallentscheidung durch den PtJ. Hier lohnt sich, vorab den PtJ zu konsultieren. Das Vorhaben muss zudem folgende Aspekte in der Umsetzung berücksichtigen:

- Ziele des Netzwerks (z.B. angestrebte Menge der THG-Einsparung oder Zahl der Betriebe, die im Bewilligungszeitraum des Netzwerks ein betriebliches Mobilitätsmanagementsystem einführen sollen)
- Maßnahmen und Instrumente, mit denen die Einführung des „kostenlosen ÖPNV“ in den Betrieben mit einiger Verbindlichkeit herbeigeführt werden kann,
- ein Monitoringsystem zur Kontrolle der Zielerreichung
- Angebote des Netzwerks für die privatwirtschaftlichen Betriebe (Workshops, Beratungen etc.) sind nicht förderfähig

Fragen zum Vortrag: „Praxisbeispiel: Mobilitätsnetzwerk Ortenau“,

Sarah Berberich, Netzwerkmanagerin, *endura kommunal, Freiburg im Breisgau*

- 1. Welche Probleme gibt es aufgrund (gegeben falls stark) unterschiedlicher Ansprüche der Netzwerkmitglieder?**

Insbesondere die zeitliche Verfügbarkeit differiert in den unterschiedlichen Kommunen. In größeren Kommunen ist diese meistens eher gegeben als in kleineren, da in diesen häufig Personen explizit für den Themenschwerpunkt (nachhaltige) Mobilität eingestellt sind. In kleineren Kommunen haben die Mitarbeiter häufig noch viele weitere Aufgaben, sodass die zeitlichen Ressourcen für das Thema Mobilität knapp sind. Daraus folgt, dass manche Kommunen nicht immer bei jedem Netzwerktreffen dabei sind, da andere Themen priorisiert werden.

- 2. Entwickeln Sie eine eigene App und setzen nicht auf eine bestehende App auf?**

Es ist keine Entwicklung einer eigenen App geplant. Der Fokus liegt darauf, eine bestehende App zu nutzen. Dafür werden verschiedene Apps auf den konkreten Anwendungsfall analysiert. Derzeit wird das Thema auf höherer Ebene bearbeitet (Landkreis-Ebene). Es besteht die Überlegung eines Zusammenschlusses mit dem Nachbarlandkreis. Eine Finanzierung eines

solch großen Projekts kann nicht über die 10 Netzwerk-Kommunen abgebildet werden. Geplant ist des Weiteren, dass für dieses Projekt weitere Fördermittel bspw. vom Land akquiriert werden.

3. Die Netzwerktreffen alle 3 Monate finden auf welcher Ebene statt?

Jede Kommune bestimmt einen Netzwerkbeauftragten (nicht Verwaltungsspitze). Die Erwartung war, dass die Netzwerktreffen mit den jeweiligen Netzwerkbeauftragten stattfinden. Jedoch gibt es viele Kommunen, die überraschenderweise teilweise zu zweit zu den Netzwerktreffen kommen (bspw. mit dem Bürgermeister). Das verdeutlicht, dass viele Kommunen das Thema nachhaltige Mobilität zur Chefsache erklärt und die Dringlichkeit erkannt haben.

Natürlich wird auf bei einigen Treffen bewusst die Verwaltungsspitze eingeladen, bspw. wenn es um Entscheidungen geht (z.B. Förderanträge, da in diesem Fall meistens auch ein Eigenanteil geleistet werden muss).

Die Netzwerktreffen dauern meistens ca. 4 Stunden, von denen z.B. zu Beginn auch die Verwaltungsspitze teilnimmt.

4. Findet auch ein Austausch mit dem benachbarten Frankreich statt?

Es ist ein Zukunftsziel, dass die Aktivitäten des Mobilitätsnetzwerks perspektivisch auch über den Rhein hin ausgeweitet werden. Bislang wurde noch kein regelmäßiger Austausch mit bspw. Strasbourg etabliert, Vertreterinnen vom Eurodistrict oder der Strasbourger Stadtverwaltung waren aber bereits bei verschiedenen Netzwerktreffen als Gäste dabei.

5. Sind 10 Kommunen sinnvoll oder würden Sie eher nur 6 empfehlen? Und die unterschiedliche Größe der Kommunen ist eher förderlich oder eher schwierig. Wie ist Ihre Empfehlung?

Für ein Mobilitätsnetzwerk finde ich ein Netzwerk von 10 Kommunen sinnvoll, da es ja darum gehen soll die gleichen Mobilitätsangebote in einer möglichst großen Region umzusetzen. Unter diesem Gesichtspunkt wäre es sogar wünschenswert, dass noch mehr Kommunen am Netzwerk beteiligt sind. Dann wird die Koordination aber sicher noch schwieriger und die Gefahr, dass sich einzelne ausklinken größer.

Die Kombination verschiedener Kommunengrößen halte ich für einen großen Pluspunkt unseres Netzwerks.

6. Stellt das sk:kk Vorlagen für die Netzwerkgründung zur Verfügung? Verträge, Gründung GbR usw.

Es werden verschiedene Formulare bereitgestellt, die eigentlich für die Gründung der GbR und als Vertrag zwischen den Netzwerkteilnehmern ausreichen sollten. In unserem Fall war das aber nicht der Fall. Das lag sicher an den strengen Rechtsabteilungen der großen Kreisstädte, aber auch an Sondervereinbarungen wie unterschiedlich hohen Eigenanteilen, damit die kleinen Kommunen weniger belastet werden als die größeren. All das haben wir in einem

von einer Juristin aufgesetzten Gesellschaftsvertrag festgehalten. Auch der Gemeinderatsbeschluss für die Teilnahme am Netzwerk ist vom Fördermittelgeber nicht vorgeschrieben, wurde bei uns aber von den Rechtsabteilungen vorausgesetzt.

7. Wie wird das Thema der Netzwerkgründung optimalerweise angegangen? Von wem muss der initiale Impuls hierfür ausgehen? Gibt es nur den einen Weg oder führen verschiedene Möglichkeiten zum Ziel?

Ich denke, dass eine der wichtigsten Voraussetzungen ist, mindestens einen kommunalen „Unterstützer“ für das Projekt zu finden. Das kann ein Bürgermeister sein oder ein rühriger und gut vernetzter Verwaltungsmitarbeiter einer Kommune. Die Chance, dass andere BM zum Beispiel einer Einladung für eine gemeinsame Infoveranstaltung folgen, erhöht sich damit enorm.

**Fragen zum Vortrag: „Erfahrungen eines Netzwerkteilnehmers“,
Julia Edel, Wirtschaftsförderung / Pressestelle, Gemeinde Friesenheim**

1. Wie groß ist die Kommune Friesenheim?

Die Gemeinde Friesenheim umfasst 13.000 Einwohner mit 5 Ortsteilen.

2. Können Sie schon das Verhältnis von Wissenstransfer zu konkreter Umsetzung einschätzen? Oder kurz Aufwand und Ertrag OK?

Die Netzwerk-Förderung ist auf 3 Jahre angelegt. Zu jedem festgelegten Themenschwerpunkt wurde ein Fachbüro beauftragt. Zunächst stehen der Wissensaufbau und die Datenanalyse im Fokus. Eine Umsetzung erfolgt demnach noch nicht, da zunächst der Erkenntnisgewinn nach der Datenanalyse den Schwerpunkt bilden. Dadurch sind die ersten 3 Jahre zwar relativ theoretisch und strategisch ausgelegt, die Arbeit der Fachbüros umfasst aber auch viele Bürgerbeteiligungen.

Im nächsten Jahr (2021) beginnen die ersten Planungen zum Bau von Mobilitätsstationen. Der Bau ist für 2022 vorgesehen.

Stand heute gibt es keine Umsetzung in einem der Themenschwerpunkte. Dies ist jedoch eine bewusste Entscheidung! Es soll zunächst eine Gesamtstrategie für alle teilnehmenden Kommunen erarbeitet werden, die Hand und Fuß hat, und im Anschluss folgt die konkrete Umsetzung.

Kleinere Projekte wie das Stadtradeln werden schon jetzt umgesetzt, um das Bewusstsein zu schärfen, dass nachhaltige Mobilität wichtig ist!

3. Wie hoch sind die jährlichen Kosten für Ihre Gemeinde?

Im 1. Jahr 5.000 €, im 2. Jahr 6.000 € und im 3. Jahr 6.000 €, sodass in Summe über 3 Jahre Kosten in Höhe von 17.000 € entstehen. Die drei großen Kreisstädte zahlen etwas mehr.

4. **Wie oft trifft sich die Koordinierungsgruppe?**

Die Koordinierungsgruppe hält im 2-3 Wochenrhythmus eine Onlinesitzung für ca. 2,5 h.

Allgemeine Fragen

1. **Welche Rolle spielen ortsansässige Verkehrsunternehmen bei der Entwicklung und Umsetzung der Strategien des Mobilitätsnetzwerkes? In welcher Form werden Verkehrsunternehmen bei der interkommunalen Zusammenarbeit von Mobilitätsnetzwerken eingebunden? Wie wird hier ggf. zusammengearbeitet? (Bei uns gibt es viele Unternehmen, die immer wieder Unterstützung bei verschiedenen Mobilitätsvisionen mit Landkreis und Gemeinden anschieben wollen. Leider fehlt hier die rechtliche Grundlage für die Zusammenarbeit über das kommunale Netzwerk hinaus.)**

Frau Berberich: Die lokalen Verkehrsunternehmen sowie (Car-&Bike-)Sharing-Anbieter wurden bislang auf verschiedene Weisen in die Arbeit des Mobilitätsnetzwerks eingebunden. Das Fachbüro, das die Standorte für die Mobilitätsstationen analysiert, hat beispielsweise mit allen Unternehmen Interviews geführt, um zu erfahren welche Standortvoraussetzungen sie an die Stationen haben. Auch an den Beteiligungsworkshops für die Mobilitäts-App haben einige Stakeholder teilgenommen um Ihre Anforderungen an die App zu formulieren.

Herr Hagelstange: In kommunalen Netzwerken können bspw. auch privatwirtschaftliche Unternehmen (dann ohne Förderung) teilnehmen, sofern inhaltlich begründet werden kann, dass dies einen Mehrwert für die Netzwerkarbeit bringt. Die Unternehmen der Privatwirtschaft tragen hierbei etwaige Kosten von Individualberatungen durch externe Experten selbst. Eine Kostenerstattung für die Teilnahme am Kommunalen Netzwerk erfolgt für Unternehmen der Privatwirtschaft nicht. Diese Unternehmen müssen dann auch Teil der zu gründenden GbR sein.

Auch kommunale Netzwerke sollen verstetigt werden - sprich auf eigene Kosten nach Ende der Förderung fortgeführt werden. Dies kann theoretisch durch erzielte Kosteneinsparungen im Rahmen der Netzwerkarbeit (bspw. sinkende Energiekosten) erzielt werden.