



Sachbearbeitung	VGV/MO - Mobilität		
Datum	02.07.2024		
Geschäftszeichen	VGV/MO-Fi	*77	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 08.10.2024	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 282/24
Betreff:	Klimamobilitätsplan - Beschluss -		
Anlagen:	Projektkalkulation	digital	Anlage 1

**Antrag:**

1. Die Verwaltung mit der Ausschreibung, Vergabe und Erstellung eines Klimamobilitätsplans zu beauftragen.
2. Die Verwaltung mit der Finanzierung der Maßnahme im Rahmen der Haushaltsplanung innerhalb des Fachbereichsbudgets unter Kostenstelle 750761 "Mobilität" zu beauftragen. Die Finanzierung erfolgt vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben und der Genehmigung des städtischen Haushalts.

Jung

---

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, DA, EG, EI, ER, GÖ/DO, JU, KOST, LE, MÄ, OB, RPA, SUB II, UW, Z/CuV, Z/ÖA, ZSD/HF, ZSD/P	_____
_____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

**Sachdarstellung:**

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	ja

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT 2025 - 2027 gesamt	
PRC: Projekt / Investitionsauftrag:		PRC: 5470-750 Kostenstelle 750761	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge 31410000 *	-472.144 €
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand (davon Sachkosten 512.175 €, Personalkosten 214.200 €	726.375 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	254.231 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2024</u>		2025 - 2027 gesamt	
Auszahlungen (Bedarf):	€	<b>innerhalb</b> Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5470-750 Kostenstelle 750761 Sachaufwand im Schwerpunktthema Mobilität	512.175 €
		Personalaufwand (nicht Schwerpunktthema Mobilität)	214.200 €
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	<b>fremdes</b> Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus <b>Allg. Finanzmitteln</b>	
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2025 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

\* Förderung von 65 % der zuwendungsfähigen Ausgaben; Förderung noch nicht bewilligt.

## 1. **Beschlusslage**

- Gemeinderat der Stadt Ulm, Sitzung am 23.06.2021, GD 172/21, Kommunales Handlungsprogramm Mobilität, Bericht und Beschluss einzelner Maßnahmen
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 18.07.2023, GD 247/23, Kommunales Handlungsprogramm Mobilität, Bericht
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 24.10.2023, GD 340/23, Nahverkehrsplan Ulm/Neu-Ulm, Zwischenbericht

## 2. **Anträge**

Unerledigte Gemeinderatsanträge liegen nicht vor.

## 3. **Rechtliche Rahmenbedingungen**

### 3.1. EU-Verordnung Nr. 2024/1679 über Leitlinien für Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V)

Die EU-Verordnung Nr. 2024/1679 über Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) definiert allgemeine Ziele und Prioritäten sowie spezielle technische Anforderungen für das TEN-V-Netz. Ulm befindet sich auf dem Rhein-Donau-Korridor. Die Korridore sind multimodal angelegt und sollen vor allem grenzüberschreitende Verbindungen innerhalb der Union stärken. Das TEN-Gesamtnetz umfasst Schienenverkehrs-, Binnenschiffahrts-, Straßenverkehrs-, Seeverkehrsinfrastruktur und Meeresautobahnen, Luftverkehrsinfrastruktur sowie Infrastruktur für den multimodalen Verkehr.

Im Rahmen der Revision der TEN-V wurden die Mitgliedstaaten mit der Annahme und Überwachung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (engl. Sustainable Urban Mobility Plans = SUMP) für jeden städtischen Knoten per Beschluss der EU-Gremien am 13.06.2024 verpflichtet (Artikel 41 Anforderungen an städtische Knoten). Damit ist auch die Stadt Ulm als eine von ca. 77 Großstädten in Deutschland als einer der zentralen europäischen Mobilitätsknoten grundsätzlich zur Erstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans bis Ende 2027 verpflichtet.

Die von der EU-Kommission entwickelten SUMP sind verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifende nachhaltige Planwerke und bilden die Grundlage für die Gewährleistung einer sicheren, klimafreundlichen und effizienten Mobilität sowie für gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilhabe. Sie ermöglichen die Koordination und Effizienzsteigerung in der Umsetzung verschiedener Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität und leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von verkehrsbedingten Emissionen, zur Digitalisierung der Mobilität und dienen der Stärkung einer resilienten Mobilitätsinfrastruktur.

### 3.2. Vorgaben der Bundesregierung

Die Bundesregierung der 20. Legislaturperiode hat sich zum Ziel gesetzt, die Kommunen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität zu unterstützen. Zudem hat sie sich verpflichtet, Klimaziele einzuhalten und den Ausstoß von CO<sub>2</sub> zu verringern. Der Koalitionsvertrag sieht „eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität“ vor. Die Koalition bekräftigt darüber hinaus im „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“ vom 28.03.2023 und dem Entwurf für ein „Klimaschutzprogramm 2023“, das am 21.06.2023 im Kabinett

behandelt wurde, ihre Unterstützung bei der Aufstellung von nachhaltigen Mobilitätsplänen.

### 3.3. § 28 Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz - (KlimaG BW)

Am 1. Februar 2023 hat der Landtag von Baden-Württemberg ein weiterentwickeltes Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg verabschiedet. Zentrales Element des KlimaG BW sind die Klimaschutzziele für die Jahre 2030 und 2040. Für den Sektor Mobilität sieht das Gesetz die Aufstellung von Klimamobilitätsplänen (KMP) vor (§ 28, Kann-Regelung). Im KMP sind Maßnahmen der nachhaltigen klimafreundlichen Mobilität zur dauerhaften Verminderung von Treibhausgasemissionen unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft festzulegen. Ziel ist es bis 2030 durch die Umsetzung der im Plan enthaltenen Maßnahmen mindestens 55 % aller CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors gegenüber 2010 einzusparen.

Der Klimamobilitätsplan ist eng an den Leitlinien für SUMP ausgerichtet und enthält dazu verbindliche Vorgaben (s. Punkt 5). Der KMP wird von der EU als SUMP anerkannt.

## 4. Förderkulisse

Vor dem Hintergrund der verpflichtenden Einführung von SUMP in allen städtischen Knoten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in Europa hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ am 10. 06 2024 einen Förderaufruf veröffentlicht.

Mit der Förderung soll bundesweit eine strategische Planungsgrundlage für nachhaltige Mobilität auf kommunaler Ebene geschaffen werden. Ziel der Förderung ist es, Kommunen bei der Aufstellung und Fortschreibung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen nach Vorbild der SUMP zu unterstützen, damit sie ein Leitbild für nachhaltige und digitale Mobilität sowie konkrete Umsetzungsmaßnahmen entwickeln können.

Gefördert werden Vorhaben mit einer Laufzeit bis 30.06.2027. Ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn ist grundsätzlich nicht zulässig. Der Basisfördersatz beträgt bis zu 65 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Eine Kombination mit anderen öffentlichen Fördermitteln ist zulässig, sofern die Summe der Zuwendungen die Summe der Aufwendungen nicht übersteigt und ein zu erbringender Eigenanteil von 10 % erhalten bleibt.

Von Seiten der Abteilung Mobilität wurde hierfür in Abstimmung mit der Fachbereichsleitung fristgerecht zum 19.07.2024 eine Förderskizze eingereicht. Mit Nachricht vom 13.08.2024 wurde die Stadt Ulm dazu aufgefordert einen Förderantrag einzureichen, welcher am 05.09.2024 abgegeben wurde. Über die Zuwendung soll bis Ende des Jahres entschieden werden. Für die Entscheidung ist ein entsprechender Grundsatzbeschluss des Gemeinderates erforderlich.

Inwiefern eine Kofinanzierung durch ein entsprechendes Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg in Frage kommen würde, wird aktuell noch geprüft.

Die Erstellung des Klimamobilitätsplans und die Erfüllung der darin enthaltenen Ziele sind Grundlage für eine erhöhte Förderung von im Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) enthaltenen Maßnahmen. Sind die Anforderungen gemäß Anlage 20 VwV-LGVFG erfüllt, erhalten alle Maßnahmen des Klimamobilitätsplans, die über das LGVFG förderfähig sind, den erhöhten Fördersatz von 75 %, auch Klimabonus genannt (s. Punkt 6).

## 5. Anforderungen und Empfehlungen seitens Verkehrsministerium BW

### 5.1. Mindestanforderungen an Klimamobilitätspläne

In der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) werden die Mindestanforderungen an Klimamobilitätspläne in Anlage 20 wie folgt definiert (etwas gekürzte Version):

- Der Klimamobilitätsplan muss den Nachweis enthalten, dass mit den im Klimamobilitätsplan enthaltenen Vorhaben eine Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 % - bis 2040 um mindestens 100 % - gegenüber dem Stand von 2010 erreicht wird.
- Die Emissionsänderungen im MIV und ÖPNV müssen unter Verwendung eines multimodalen Verkehrsmodells gemäß dem „Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen“ (Version 1.0, 19.09.2023) ermittelt und dokumentiert werden. Der Leitfaden wird derzeit überarbeitet.
- Der Klimamobilitätsplan muss eine Umsetzungsplanung enthalten. Das heißt; Maßnahmen müssen mit konkreten Handlungsschritten, Zuständigkeiten, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzung und Finanzierungsmöglichkeiten formuliert werden.
- Der Klimamobilitätsplan muss einen mindestens 5-jährigen Evaluationszyklus zur Kontrolle der Umsetzung der Vorhaben des Klimamobilitätsplans (Prozesskontrolle) und der Zielerreichung (Ergebniskontrolle) sowie ein Vorgehen zur Nachjustierung des Klimamobilitätsplans enthalten.
- Bereits vorhandene Planwerke, die diese Anforderungen erfüllen oder an diese Anforderungen angepasst werden, können ebenfalls als Nachweis im Sinne der Klimamobilitätspläne herangezogen werden.

Weitere Empfehlungen zur Erstellung von Klimamobilitätsplänen (ebenfalls leicht gekürzt):

- Die Orientierung am verkehrlichen Verflechtungsraum sowie einer Mindesteinwohnerzahl von 50.000 zur Festlegung des Planungsgebiets
- Die Erstellung des Planwerks auf Kreisebene oder von einem kommunalen Zusammenschluss.
- Die Erarbeitung der Pläne in zwei eng miteinander verzahnten Ebenen:
  - eine strategisch-konzeptionelle Ebene mit klar formulierten Leitbildern, Zielen, Analysen, Methoden, Szenarien, Strategien
  - eine umsetzungsorientierte Maßnahmenebene (ganzheitliche Handlungs- und Maßnahmenkonzepte mit harten [infrastrukturellen] und weichen Maßnahmen)
- Die Erarbeitung von restriktiven Maßnahmen bzw. Push-Pull-Kombinationen
- Die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie zur Verbreitung der Inhalte der Klimamobilitätspläne und zum Erreichen eines breiten Konsenses für die Umsetzung der Maßnahmen.

- Die Beteiligung relevanter Verwaltungseinheiten, Verkehrsunternehmen, Interessengruppen, Verbände und der Politik im Rahmen einer frühzeitigen und fortlaufenden Beteiligung der Öffentlichkeit.
- Die kontinuierliche Erfassung verkehrsplanerisch relevanter Daten.
- Eine Priorisierung der Maßnahmen (hohe Priorität für besonders klimafreundliche Maßnahmen).

## 5.2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Um die Öffentlichkeit, insbesondere die Politik, relevante Interessengruppen sowie die Bürgerschaft für die mit dem Klimamobilitätsplan einhergehenden Veränderungen im Mobilitätssektor zu sensibilisieren werden diese frühzeitig und fortlaufend bei der Aufstellung des Klimamobilitätsplans beteiligt.

Das Klimaschutzgesetz gibt im § 28 Absatz 4 hierzu Folgendes vor:

*"Die Öffentlichkeit, insbesondere Interessengruppen sowie Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaft, ist möglichst frühzeitig und fortlaufend bei der Aufstellung der Klimamobilitätspläne zu beteiligen."*

Die Inhalte und Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind dabei von der Kommune frei definierbar. Analog zur Erstellung der Klimamobilitätspläne in den baden-württembergischen Pilotstädten Freiburg und Konstanz empfiehlt es sich für die Beteiligungs- und Kommunikationsprozesse die Expertise externer Fachbüros einzuholen. Hierfür soll ein entsprechendes Beteiligungskonzept von einem zu beauftragenden Fachbüro ausgearbeitet werden, welches mindestens folgende Inhalte umfasst:

- Festlegung der Ziele der Beteiligung (u.a. Entwicklung eines Leitbildes und Definition von Leitzielen)
- Festlegung der Beteiligungsformate (mind. Auftakt- und Abschlussveranstaltung, Präsenzformat(e), Onlinebeteiligung unter Nutzung des städtischen Beteiligungsportals, und unter Berücksichtigung des allgemeinen städtischen Orientierungsrahmen zur Bürgerbeteiligung, ergänzende Beteiligungsformate zur mehrmonatigen Ausstellung im städtischen Erlebnisraum m25; denkbar wären außerdem z.B. Mobilitäts-Foren mit gelosten Teilnehmer\*innen aus der Bürgerschaft, Stakeholder-Workshops, Politik-Workshops, Scoping-Interviews).
- Festlegung der Beteiligungszeitpunkte

Begleitend zum Beteiligungskonzept soll vom selben Fachbüro in Zusammenarbeit mit der ebenfalls zu beauftragenden Agentur für Öffentlichkeitsarbeit eine Kommunikationsstrategie zur gezielten Weitergabe der Ziele, Inhalte und Ergebnisse des Klimamobilitätsplans und zur Erreichung eines breiten Konsenses für die Planerstellung und -umsetzung entwickelt werden.

## 5.3. Zusammengefasste Empfehlungen

An der Pilotphase zur Erstellung der Klimamobilitätspläne haben u.a. die Städte Freiburg und Konstanz in den Jahren 2021 bis 2023 teilgenommen, aber auch die Landeshauptstadt Stuttgart, einige große Kreisstädte sowie auch einzelne Landkreise sind in einer Umsetzungsphase. Seitens des Verkehrsministeriums BW wurden daraus einige Empfehlungen abgeleitet, die für weitere Kommunen von Interesse sind.

Zur Erreichung der Klimaziele braucht es Maßnahmenpakete aus Push- und Pull-Maßnahmen, welche die Mobilitäts- und die Antriebswende fördern.

- Auch „Vielleicht-Maßnahmen“ sollten in die Modellierung mitaufgenommen werden.
- Besonders klimarelevante Maßnahmenbereiche:
  - Restriktive Maßnahmen, v.a. Parkraummanagement
  - Angebotsausbau im Radverkehr und ÖPNV
  - Elektrifizierung der Busflotten und städtischer Flotten sowie Nullemissionszonen.
- Die Berücksichtigung von verkehrlichen Verflechtungen mit dem Umland ist notwendig, um Emissionen effektiv zu reduzieren. Wichtig ist daher eine proaktive Kommunikationsaufnahme mit den verkehrlich stark angebundenen Landkreisen und Nachbarkommunen zu Beginn des Prozesses sowie deren kontinuierliche Einbindung.
- Die frühzeitige und fortlaufende Einbindung der Politik ist essentiell für die Akzeptanz des Planwerks und der Maßnahmen. Während des Prozesses sollte mind. ein Beschluss als Rückfallebene herbeigeführt werden.
- Der Gemeinderatsbeschluss zur Umsetzung des Klimamobilitätsplans samt Umsetzungs- und Finanzierungsplanung unterstützt die Diskussion sowie Weiterverfolgung der Maßnahmen.
- Politische und verwaltungsinterne Abstimmungsprozesse sind ein wichtiger Baustein für die erfolgreiche Fertigstellung eines Klimamobilitätsplans sowie seine Überführung in die Umsetzung und sollten in der Zeitplanung ausreichend berücksichtigt werden.
- Für die Erstellung eines Klimamobilitätsplans sind ausreichend personelle Ressourcen erforderlich. Die frühzeitige Bildung eines verwaltungsinternen Kernteams ist für den Prozess förderlich.

## **6. Ziele und Motivation der Stadt Ulm**

Aufgrund oben dargestellter Aspekte empfiehlt die Verwaltung, einen Klimamobilitätsplan aufzustellen und dazu die oben beschriebene Förderkulisse zu nutzen. Verbunden sind damit die folgenden Zielsetzungen:

- Der Klimamobilitätsplan bietet einen langfristigen Planungs- und Handlungsrahmen zur Erreichung der von EU, Bund und Land vorgegebenen Klimaschutzziele.
- Steigerung der Effektivität von Klimaschutzbemühungen im Mobilitätsbereich.
- Erhöhte Verbindlichkeit von Maßnahmen durch erforderliche Umsetzungsplanung.
- Langfristige Akzeptanz der Maßnahmen durch Transparenz und Beteiligung.

Aus Sicht der Verwaltung ist im Kontext Folgendes zu beachten:

- Für die Erstellung des Klimamobilitätsplans sind ausreichend personelle Ressourcen erforderlich, welche nicht allein durch das vorhandene Personal abgebildet werden können. Daher sollte mindestens für die Dauer der Planaufstellung zusätzliches Personal eingestellt werden (s. Punkt 7.3).

- Die städtische Finanzlage ist aufgrund der laufenden bzw. anstehenden Großprojekte bereits angespannt. Die Umsetzung der voraussichtlich sehr ambitionierten Maßnahmen aus dem Klimamobilitätsplan bedingt zusätzliche Finanzmittel in nicht unerheblicher Höhe, welche bereits bei der Aufstellung des Planes mitgedacht werden sollten. Dies beinhaltet natürlich auch alle derzeit schon geplanten Maßnahmen in diesem Bereich. Aufgrund der zeitlichen Abläufe werden jedoch erst Maßnahmen nach 2027 in den Genuss der ergänzenden Fördermittel (Klimabonus) gelangen können.
- Klimaschutzkonzept: Synergieeffekte bei der anstehenden Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Ulm bis 2025 sollten dahingehend genutzt werden, dass Dopplungen vermieden werden.
- Die Smart City Strategie sollte im Konzept vernetzt werden, eine Synergie mit dem Digitalen Zwilling ist anzustreben. Die erhobenen Daten sind am Ende der Stadt Ulm für die weitere Verwendung offen zu übergeben.
- Gebietskulisse: Für die Erstellung eines KMP wird die Orientierung am verkehrlichen Verflechtungsraum empfohlen. Eine enge und kontinuierliche Zusammenarbeit der um Ulm liegenden Landkreise Neu-Ulm, Günzburg, Unterallgäu, Biberach, Alb-Donau, Göppingen, Heidenheim und Dillingen an der Donau ist aufgrund der Komplexität und der politischen Entscheidungswege schwierig darstellbar. Die Stadt Neu-Ulm kann mangels personeller Ressourcen nicht an einem gemeinsamen KMP mitwirken und hat dieses Projekt zurückgestellt. Dennoch wird im Zuge des KMP eine Einbindung der Region in geeigneter Weise stattfinden.
- Verbindlichkeit: Aus der Erarbeitung und Beschlussfassung eines Klimamobilitätsplanes entstehen keine unmittelbaren Verpflichtungen der Stadt zur Umsetzung bestimmter Maßnahmen. Jede Einzelmaßnahme unterliegt den in der Zuständigkeitsordnung zugrunde gelegten Beschlusswegen. Hierzu ist regelmäßig eine umfassende Beteiligung erforderlich, um für die in Teilen auch unpopulären Maßnahmen eine Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen.
- Erhöhte Förderquote LGVFG (Klimabonus): Sind die Anforderungen gemäß Anlage 20 VwV-LGVFG erfüllt (s. Punkt 5.1), erhalten alle Maßnahmen des Klimamobilitätsplans, die über das LGVFG förderfähig sind, den erhöhten Fördersatz von 75 %, auch Klimabonus genannt.

Beispiele für über das LGVFG förderfähige infrastrukturelle Maßnahmen (Wichtiger Hinweis: Hier zählen nur investive Maßnahmen (Investitionskosten):

- Bau oder Erwerb von Verkehrsinfrastruktur wie Straßen, Radwege oder Bahnstrecken
- Bau von Radverkehrsanlagen zur Stärkung des Radverkehrs
- Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Errichtung von Mobilitätsstationen oder Bike-Sharing-Systemen zur Förderung multimodaler Mobilität
- Umbau von Straßenräumen zur Verkehrsberuhigung oder zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Aufgrund der umfangreichen anstehenden Aufgaben im Zusammenhang mit den angestrebten Veränderungen im Bereich der Mobilität wird eine Refinanzierung des städtischen Nettoressourcenbedarfs in Höhe von rund 250.000 € durch den höheren Fördersatz im Zusammenhang mit dem Klimabonus bei LGVFG-Maßnahmen kurzfristig möglich sein.



## **7. Umsetzung und Zeitschiene**

### 7.1. Vergabeverfahren

Sollte dem Antrag der Verwaltung stattgegeben werden, wird die Verwaltung im Anschluss an die Beschlussfassung eine Leistungsbeschreibung erstellen. Hierzu werden bereits die Grundlagen erstellt. Das Projekt ist in drei Lose aufgeteilt:

- Los 1: Fachplanung
- Los 2: Öffentlichkeitsarbeit
- Los 3: Beteiligung

### 7.2. Projektlaufzeit

Für die Aufstellung des KMP von Beginn des Vergabeverfahrens (Dauer ca. 3 Monate) bis zum Beschluss ist ein Zeitraum von ca. 2 ¼ Jahren vorzusehen. Nach Erhalt des Zuwendungsbescheids könnte mit dem Projekt Anfang Januar 2025 begonnen werden. Ein Abschluss wäre zum Ende des 1. Quartals 2027 möglich.

### 7.3. Zuständigkeit und personelle Ressourcen

Das Projekt ist inhaltlich bei VGVM/O verortet. Hierfür werden basierend auf den Erfahrungen der Städte, die bisher einen KMP erstellt haben, 2,0 Personalstellen mit dem Projekt beschäftigt sein. Ergänzend zum bestehenden Personal soll daher zeitlich befristet für die Dauer des Projektes eine Personalstelle (1,0 VZK) geschaffen werden, die voraussichtlich zu 65 % mit Fördermitteln des BMDV gefördert wird.

## **8. Kosten und Finanzierung**

### 8.1. Kosten

Die Kosten für die Erstellung des Klimamobilitätsplans inkl. Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikationsstrategie belaufen sich geschätzt auf ca. 726.375 Euro (brutto), davon 512.175 Euro (brutto) für Sachaufwendungen zzgl. Personalkosten für eine befristete Personalstelle (1 VZK) i.H.v. ca. 214.200 Euro (brutto) für die Jahre 2025 bis 2027. Die genauen Kosten stehen erst nach Erhalt der Ausschreibungsergebnisse und der Vergabe fest.

Unter Berücksichtigung des o.g. Förderprogramms (s. Punkt 4) können davon 65 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Bei Negativbescheid des Bundesförderprogramms wird sich die Stadt Ulm um alternative Förderprogramme des Landes Baden-Württemberg mit wahrscheinlich geringeren Förderquoten bemühen.

### 8.2. Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt im Ergebnishaushalt für die Jahre 2025 bis 2027 bei Kostenstelle 750761 vorbehaltlich der Beschlussfassung und Genehmigung der folgenden Haushalte im Rahmen der jährlichen Haushaltsplanung.

Bei einer Förderung von 65 % der Ausgaben würde ein Nettoressourcenbedarf von ca. 254.231 Euro den städtischen Haushalt über die gesamte Projektlaufzeit belasten.

