

## **Newsletter Nummer 5/2023: Aktuelles aus Kreistag und Fraktion**

### **Sitzung des Ausschusses für Schulen, Kultur und Sport am 27. Juni 2023**

Mit der Förderung der Jugendmusikschulen, dem Kulturprogramm 2024, der Einrichtung von kooperativen Organisationsformen an den Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren und anderem mehr befasste sich der Ausschuss für Schulen, Kultur und Sport bei seiner letzten Sitzung.

### **Kultur im Kreis 2024**

Erneut haben die Kreisverwaltung und die Kreiskulturkommission in Kooperation mit der Kulturstiftung Rhein-Neckar-Kreis e. V. ein ansprechendes und qualitativ hochwertiges Kulturprogramm für das Jahr 2024 erarbeitet.

Nach der Vorstellung der Inhalte stimmten die Mitglieder des Ausschusses dem Programmvorschlag „Kultur im Kreis 2024“ zu.

Einzelheiten zum Programm 2024  
findet man hier:

[https://ratsinformation.rhein-neckar-kreis.de/vorgang/?\\_\\_=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZZf8zpSL4rQ2PvvBjiG43Gs](https://ratsinformation.rhein-neckar-kreis.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZZf8zpSL4rQ2PvvBjiG43Gs)



## **Neue kooperative Organisationsformen an den Sozialpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren**

Zustimmung gab es auch für die Einrichtung verschiedener kooperativer Organisationsformen an den Sozialpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren in der Trägerschaft des Kreises ab dem Schuljahr 2023/2024.

Im Landkreis wird bereits seit 1991 das Modell der Intensivkooperation zwischen Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren, Grund- und Hauptschulen, Gemeinschaftsschulen sowie Realschulen erfolgreich praktiziert. Die damit gewonnenen Erfahrungen werden von beiden Seiten positiv eingeschätzt. Auch die Schulaufsicht bestätigt die mit dem Kooperationsmodell gewonnenen Erkenntnisse und spricht von „außergewöhnlich positiven Rückmeldungen“ aller Beteiligten.

Die vier Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren in der Trägerschaft des Kreises - Comenius-Schule Schwetzingen, Martinsschule Ladenburg, Steinsbergschule Sinsheim, Maria-Montessori-Schule Weinheim - haben bereits kooperative Organisationsformen an den verschiedensten Standorten umgesetzt.

Im Einzelnen:

### **Comenius-Schule in Schwetzingen**



Bei der Schillerschule in Brühl wird im Schuljahr 2023/2024 eine neue kooperative Organisationsform mit der Klassenstufe 1 eingerichtet werden. Die Dauer soll vier Jahre betragen.

Bei der Karl-Friedrich-Schimper-Gemeinschaftsschule in Schwetzingen wird im kommenden Schuljahr 2023/2024 eine neue kooperative Organisationsform mit der Klassenstufe 5 eingerichtet werden. Die Dauer soll fünf Jahre betragen.

### **Martinsschule in Ladenburg**

Bei der Bertha-Hirsch-Schule in Mannheim wird im Schuljahr 2023/2024 eine neue kooperative Organisationsform mit der Klassenstufe 1 eingerichtet werden. Die Dauer soll vier Jahre betragen.

### **Steinsbergschule in Sinsheim**

Bei der Kraichgau-Realschule in Sinsheim wird ab dem Schuljahr 2023/2024 eine neue kooperative Organisationsform mit der Klassenstufe 5 eingerichtet werden. Die Dauer soll fünf Jahre betragen.

## Kreiszuschüsse an die Jugendmusikschulen

Positiv entschied der Ausschuss für Schulen, Kultur und Sport auch über die Kreiszuschüsse an die Jugendmusikschulen im Jahr 2023.

Im Rahmen der Förderung der außerschulischen Jugendbildung werden den zwanzig Jugendmusikschulen im Kreis 266.143 € zur Verfügung gestellt. Dieser Betrag wird anteilmäßig entsprechend den entstandenen Personalkosten auf die Musikschulen im Kreis zu verteilt.

## Neufestsetzung von Nutzungsentgelten

Die Nutzungsentgelte für kreiseigene Schuleinrichtungen, das Kreisarchiv und das Medienzentrum wurden neu festgesetzt.

## Strategische Ziele 2024

Zum Abschluss wurden dem Ausschuss für Schulen, Kultur und Sport noch die strategischen Ziele zu den Handlungsfeldern Bildungslandschaft und Digitalisierung (Bereich IT Schulen) vorgestellt.



Das Handlungsfeld Bildungslandschaft ist weiterhin Bestandteil der strategischen Ausrichtung des Rhein-Neckar-Kreises, auch wenn für das Haushaltsjahr 2024 erstmals kein weiteres konkretes strategisches Ziel vorgesehen werden soll. Aber mehrere andere strategischen Ziele und Maßnahmen im gesamten Strategiekonzept zahlen auf dieses Handlungsfeld ein.

Bereits seit Beginn der strategischen Steuerung mit der Haushaltsplanung 2012 war das Handlungsfeld Bildungslandschaft – zunächst noch unter der Bezeichnung Bildung – Bestandteil des Strategiekonzeptes des Rhein-Neckar-Kreises.

Bis heute wurde eine Vielzahl von Zielen und Maßnahmen erreicht und umgesetzt oder in das operative Tagesgeschäft überführt. Im Wesentlichen sind dies folgende Ziele und Maßnahmen:

Zukunftssicherung der beruflichen Schulen durch Profilierung zu Kompetenzzentren mit den Maßnahmen

- Erstellung und Umsetzung eines Schulentwicklungsplans
- Abstimmung von Schulprofilen und Bildungsgängen in den Teilräumen Heidelberg, Mannheim und Rhein-Neckar-Kreis, verbunden mit der Stärkung der regionalen Schulentwicklung sowie des Übergangs Schule – Beruf
- Etablierung der Lernfabrik 4.0 an fünf Schulstandorten im Rhein-Neckar-Kreis
- Teilnahme an internationalen Schulprojekten wie zum Beispiel Maker Space oder School of Tomorrow
- Investitionen in die schulische Ausstattung
- Dauerhafte Substanzerhaltung der Schulen des Kreises, verbunden mit einem jährlichen Bericht durch den Eigenbetrieb Bau, Vermögen und Informationstechnik (EBVIT)

IT- Offensive: Zukunftsfähige Mediene Ausstattung der Schulen des Kreises

- Bestandsaufnahme und Erstellung eines IT-Konzepts
- Professionelle und zentrale IT-Betreuung der Schulen

Die Thematik IT-Ausstattung wurde ab dem Jahr 2020 in das Handlungsfeld Digitalisierung überführt und wird dort neben den Schulen ganzheitlich für den Konzern und darüber hinaus betrachtet.

Bereits in diesem Jahr ist der Aufbau einer Bildungsplattform – Bildungskompass - als strategisches Ziel vorgesehen und die Umsetzung der Digitalisierungsstrategie an den Schulen des Kreises ist ebenfalls weiterhin Bestandteil der Strategie 2023.

Aber auch die Maßnahme „Aufbau einer Jugendberufsagentur“ im Handlungsfeld Soziale Verantwortung zahlt auf die Ziele des Handlungsfelds Bildungslandschaft ein.



## **Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Neckar am 29. Juni 2023**

### **Verkehrspolitische Leitlinie - VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität**

Die Anforderungen an eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität stellen Kommunen vor viele Herausforderungen. Intermodale Mobilität und multimodale bzw. geteilte Mobilitätsangebote, also die Nutzungen unterschiedlicher Verkehrsmittel, und -dienste - sei es durch VRNnextbike oder auch von eigenwirtschaftlichen Anbietern - nehmen in den Städten vermehrt Raum ein. Dies bringt Chancen für den Umweltverbund, aber auch Konflikte im öffentlichen Raum mit sich.

Insbesondere die mietbaren E-Tretroller führten seit ihrer Zulassung zu erheblichen Beeinträchtigungen im öffentlichen Raum.

Die bisherigen Regelungen über eine sogenannte Selbstverpflichtungserklärung, die alle Beteiligten unterzeichnet hatten, reichen hier nach derzeitiger, auch juristischer Einschätzung insbesondere in den Oberzentren nicht mehr aus. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt und das Deutsche Institut für Urbanistik weisen in einer Studie aus dem Jahr 2022 darauf hin, dass freiwillige Selbstverpflichtungen zwar möglich sind, aber als informelle Absprachen Rechtsrisiken bergen.

Dabei haben die Kommunen den nötigen Handlungsspielraum, in dem sie regulieren, gestalten und beschaffen können. Vor diesem Hintergrund sollten die Kommunen ihre Ziele und Eckpunkte selbst definieren. Sie sollten dabei das Gespräch mit den Anbietern suchen, ein Konzept für das Sharingangebot unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit entwickeln, dieses politisch beschließen und entsprechend anwenden.

Insbesondere die von der E-Tretroller-Thematik betroffenen Kommunen sind daher auf die VRN GmbH mit dem Wunsch nach verbundweit einheitlichen Grundlagen, Grundsätzen und Regelungsmöglichkeiten für alle Sharingangebote zugekommen. Gemeinsam mit Vertretern der Verbandsmitglieder und der Verbundgesellschaft wurde hierzu nun eine politische Leitlinie erarbeitet.

Der VRN-Leitfaden hat neben allgemeinen Rahmenbedingungen, z.B. zum Bereich Datennutzung für Monitoring der Regulierung und Planung, insbesondere Empfehlungen für öffentliche und private Mietradsysteme sowie für Mietsysteme für



Car-Sharing, E-Tretroller und E-Kraftroller zum Inhalt. Ergänzend enthält diese Leitlinie auch einen Ausblick hinsichtlich Mobilstationen und möglichen anderen Sharing-Angeboten.

Der nun als verkehrspolitische Leitlinie ausgearbeitete VRN-Leitfaden setzt sich mit diesem Inhalt zum Ziel, den Kommunen im VRN-Gebiet eine Unterstützung dabei zu bieten, klare Rahmenbedingungen für Sharing-Mobilität aufzustellen. Hierbei sollen einerseits alle Sharing-Angebote im Einklang mit kommunalen Mobilitätszielen bestmöglich in den ÖPNV-Verbund integriert werden, um diese im Sinne einer Attraktivierung des Umweltverbundes, einer Schließung von ÖPNV-Angebotslücken und einer flexiblen Mobilität zu stärken. Andererseits soll ein attraktiver und fairer Markt- und Regulierungsrahmen für private Anbieter geschaffen werden. Gekoppelt mit Vorgaben für einen geordneten Betrieb soll damit auch für mehr öffentliche Akzeptanz gesorgt werden.

Angestrebt wird damit ein verbundweit möglichst einheitliches Vorgehen bei der Regulierung dieser Angebote, um den Anbietern von Sharing-Mobilität und deren Kunden ein einheitliches Handlungsumfeld bereitzustellen, z.B. für Abstellstationen, Verbotszonen sowie Flottenbegrenzungen und Service-Fristen. Hierzu formuliert dieser Leitfaden empfohlene Handlungsweisen, um allen Kommunen im Verbund ein abgestimmtes Vorgehen zu ermöglichen, das gekennzeichnet ist durch einen ganzheitlichen Ansatz und das dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Angebote im öffentlichen Raum gerecht wird.

Das Ziel einer lückenlosen öffentlichen Mobilitätskette wird durch die Einbettung der Sharingangebote in den Gemeinsamen Nahverkehrsplan für den VRN verdeutlicht.

Die Umsetzung des VRN-Leitfadens selbst obliegt den jeweiligen Kommunen. Dabei belässt dieser den Kommunen ihre autonomen Gestaltungsspielräume hinsichtlich konkreter planungsrechtlicher und konzeptioneller Fragestellungen im kommunalen Rechts- bzw. Verwaltungsgeschehen.

Der VRN-Leitfaden wurde in Abstimmung mit allen Aufgabenträgern und denjenigen Kommunen, in denen derzeit Sharing-Mobilität angeboten wird, erarbeitet. In einem informellen Beteiligungsverfahren wurden alle weiteren Aufgabenträger im Verbund sowie Länder, Institutionen, Verbände und Anbieter beteiligt. Die Anregungen wurden in den in der Anlage beigefügten Leitfaden eingearbeitet.

Das gemeinsame Vorgehen wurde nun durch den Beschluss der Verbandsversammlung des Zweckverbandes als gemeinsame verkehrspolitische Leitlinie (zu finden in den Sitzungsunterlagen für den 29. Juni 2023 hier: [www.vrn.de/verbund/zrn/zweckverband/index.html#sec\\_0\\_3](http://www.vrn.de/verbund/zrn/zweckverband/index.html#sec_0_3)) dokumentiert.

## Verkehrspolitische Leitlinie – VRN-Leitfaden Mobilstationen

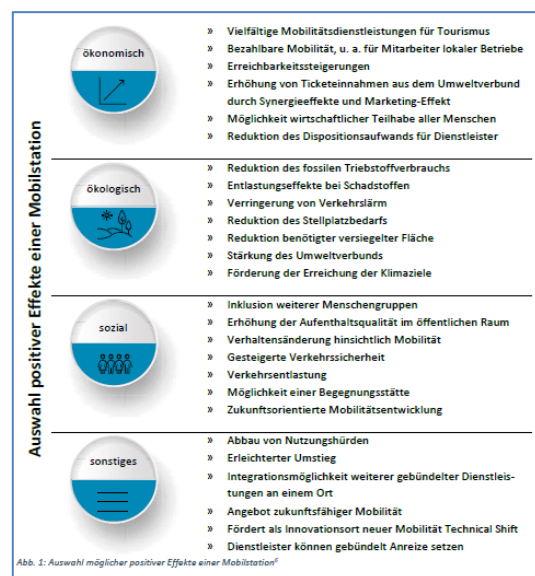
Die Verbandsversammlung verabschiedete auch den VRN-Leitfaden Mobilstationen als verkehrspolitische Leitlinie (zu finden in den Sitzungsunterlagen für den 29. Juni 2023 hier: [www.vrn.de/verbund/zrn/zweckverband/index.html#sec\\_0\\_3](http://www.vrn.de/verbund/zrn/zweckverband/index.html#sec_0_3)):

Mobilitätsstationen - im VRN „Mobilstationen“ genannt - verbinden verschiedene Verkehrsmittel räumlich und gestalterisch miteinander, sodass inter- und multimodale Wegeketten im öffentlichen Raum, also die Nutzungen unterschiedlicher Verkehrsmittel, sichtbar und dadurch gefördert werden. Durch entstehende Synergien mit dem Umweltverbund lassen sich zudem eine erhöhte Nachfrage nachhaltiger Verkehrsmittel und damit auch eine Entschärfung der Flächen-, Klima- und Ressourcenproblematik in den Städten und Gemeinden erzielen.

Angestrebt wird in Anlehnung an das bereits vorhandene Mietradsystem VRNnextbike ein verbundweit möglichst einheitliches Auftreten, um Insellösungen zu vermeiden und stattdessen allen potenziellen Nutzerinnen und Nutzern ein regional homogenes Mobilstationsnetz zu bieten, das durch den geschaffenen Wiedererkennungswert eine bruchfreie Nutzung der Mobilitätsdienstleistungen ermöglichen soll.

Der VRN unterstützt dies dreifach: Einerseits veröffentlicht er einen Leitfaden (Anlage), der mit dem Ziel erarbeitet wurde, den kommunalen Verwaltungen und anderen Beteiligten als komprimierte Handreichung und Empfehlung für die Umsetzung von Mobilstationen zu dienen. Der Leitfaden soll eine kurze Darstellung zum Ablauf der Einführung von Mobilstationen, zur Gestaltung und Standortanalyse wie auch zum Betrieb geben. Dabei steht es den jeweiligen Kommunen frei, den Leitfaden zu nutzen, der in Abstimmung mit Aufgabenträgern, Kommunen und Institutionen verfasst wurde.

Zweitens bietet die VRN GmbH einen Rahmenvertrag für entsprechendes Stadtmobiliar an, aus dem sich die Kommunen im Sinne eines Baukastensystems bedienen können. Dadurch erübrigen sich aufwändige Einzelausschreibungen. Die Kommunen sparen damit Zeit-, Finanz- sowie Personalressourcen. Damit wird dazu beigetragen, die Schaffung von attraktiven Mobilitätsangeboten zu beschleunigen. Der Rahmenvertrag umfasst unter anderem Stelen mit und ohne dynamischer Fahrgastinformation, Fahrradüberdachungen, Fahrradsammelschließanlagen und





Lastenradbügeln sowie Abfallbehältern – also ein umfangreiches Portfolio, das sowohl neue Stationen ausstatten als auch bestehende Strukturen modular erweitern kann. Der Rahmenvertrag wird nach Ende der Vergabe voraussichtlich bis Ende Juni geschlossen werden.

Darüber hinaus ist drittens beabsichtigt, die Kommunen bezüglich Umsetzung, Zuständigkeiten, Kommunikation und Beteiligung zu beraten und auch in der Feinplanung hinsichtlich Standortwahl und Förderanmeldung zu unterstützen.

## **Seilbahn – Ergebnisse der Machbarkeitsstudie**

Die VRN GmbH hatte Anfang 2022 das Ingenieurbüro Spiekermann in Kooperation mit dem Ingenieurbüro Seilbahnprofi Schweiger mit der Durchführung einer Potenzial- und Machbarkeitsstudie für Seilbahnsysteme im gesamten VRN-Raum beauftragt.

In einem ersten Schritt wurden neunzehn Relationen sowie einige „Sonderfälle“ ermittelt, bei denen ein Seilbahnangebot grundsätzlich vorstellbar wäre. Anhand einer qualitativen Bewertung wurden folgende Relationen ausgewählt, die in einem zweiten Verfahrensschritt eingehender geprüft wurden:

- Ludwigshafen – Mannheim
- Altrip – Mannheim
- Heidelberg Neuenheimer Feld – S-Bahn-Station Heidelberg Pfaffengrund-Wieblingen – Patrick-Henry-Village
- Bahnhof Wiesloch-Walldorf – HDM – SAP

Die Bewertung erfolgte nach einem einfachen System mit einschätzbaren Kriterien. Hierzu gehörten unter anderem

- die Länge der Seilbahnverbindung und Anzahl der Stationen als Kenngröße für die Kosten,
- die Führung der Seilbahnverbindung als Indiz für mögliche Schwierigkeiten bei der Umsetzung,



- die Einbindungsmöglichkeiten in das bestehende ÖPNV-Netz sowie eine Nachfrageabschätzung mittels Verkehrsmodellrechnung für die Abschätzung des Nutzens.

Der Gutachter kommt hierbei zu folgender Bewertung:

### Ludwigshafen – Mannheim

Auf Grund der derzeit nachweisbaren niedrigen Nachfragewirkungen und des sehr guten ÖPNV-Angebotes zwischen den beiden Städten ist eine Seilbahnverbindung als dauerhaftes Angebot nur eingeschränkt zu empfehlen.

Eine temporär nutzbare Seilbahn könnte vor dem Hintergrund zukünftiger Brückensanierungen jedoch eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV-Angebotes darstellen. Hierzu wären weitergehende Untersuchungen erforderlich.

### Altrip – Mannheim

Durch die Einrichtung einer Kleinkabinenpendelbahn könnte ein attraktiver ÖPNV-Lückenschluss zwischen der Gemeinde Altrip und dem zukünftigen Kompaktbahnhof Mannheim-Neckarau geschaffen werden. Ein solches Angebot müsste jedoch die bestehende Kleinbuslinie über die Fähre ersetzen. Trotz eines relativ geringen Nachfrageniveaus erscheint die Förderfähigkeit eines solchen Projektes nicht ausgeschlossen.

Im Rahmen einer weitergehenden Untersuchung könnte die technische Machbarkeit konkret geprüft werden.

### Heidelberg Neuenheimer Feld – S-Bahn-Station Heidelberg Pfaffengrund-Wieblingen – Patrick-Henry-Village

Eine Seilbahnverbindung im Stadtgebiet Heidelberg zur Anbindung des Neuenheimer Feldes an einen multimodalen Knoten am Bahnhof in Pfaffengrund-Wieblingen mit Verknüpfung zum Schienenpersonennahverkehr, einer hochwertigen P&R-Anlage und dem ÖPNV hat die besten Realisierungschancen. Sie erzielt eine gute Nachfragewirkung und könnte eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Systems innerhalb der Stadt Heidelberg wäre vor allem für die Pendler zum Uni-Campus und den Universitätskliniken



attraktiv. Trotz voraussichtlich hoher Investitionskosten werden gute Chancen für die Förderfähigkeit eines solchen Projektes gesehen.

Weitergehende Untersuchungen werden bereits seitens der rnv GmbH durchgeführt.

### **Bahnhof Wiesloch-Walldorf – HDM – SAP**

Unter Annahme einer Erholung der Fahrgastnachfrage auf ein mit der Zeit vor der Pandemie vergleichbares Niveau könnte eine Einseilumlaufbahn eine attraktive Verbindung für große Nachfrageströme und damit eine Alternative zum heutigen sehr umfangreichen Busverkehr innerhalb des Gewerbegebietes darstellen. Die Förderfähigkeit eines solchen Projektes erscheint nicht ausgeschlossen.

Auf Grund der aktuellen Untersuchungen zur Verlängerung der Straßenbahn über Leimen nach Wiesloch-Walldorf und der aktuell noch starken Nach-Pandemie-Auswirkungen in der Arbeitswelt sollte eine vertiefte Untersuchung derzeit zurückgestellt werden.

### **Weitere Informationen.....**

Weitere Informationen zu allen Themen gibt es im Ratsinformationssystem des Kreises hier: <http://93.122.78.25/sdnet/vorlagen>