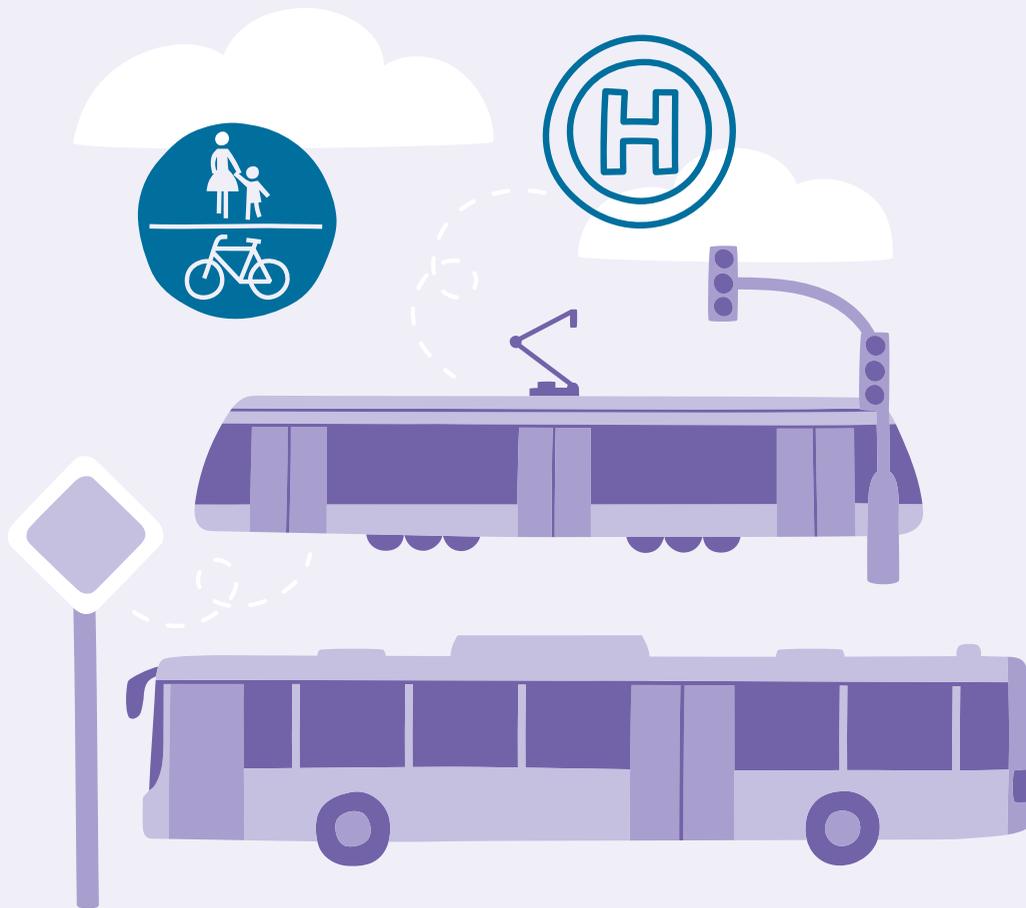
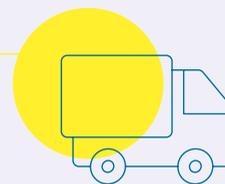


C4 → Das Handlungsfeld
Mobilität und Transport





Mobilität als Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung

Maßnahmentyp: Ordnungsrecht

Ziel der Maßnahme

Die Aspekte von Mobilitäts- und Flächenentwicklung werden in der Planung integriert und eine Kooperation der Fachdisziplinen wird strukturell verankert.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Damit das Themenfeld Mobilität zum zentralen Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung wird, muss der Austausch zwischen verschiedenen Akteuren und Fachdisziplinen forciert und intensiv in die Abwägung von Standortalternativen einbezogen werden. Dadurch können Flächen, die auf den ersten Blick schwieriger und kostenträchtiger zu entwickeln wären, bei einem Abgleich der Folgewirkungen auf Verkehrsaufkommen und der Folgekosten für eine attraktive ÖPNV-Erschließung am Ende sinnvoller und wirtschaftlicher sein. Durch Vernetzung der Interessen und Ziele der einzelnen Fachplanungen können außerdem genau die Flächen entwickelt werden, die in den verschiedenen Bereichen die bestmögliche Wirkung erzielen.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Systematische Abstimmung der Fachdisziplinen und Akteure
- Berücksichtigung des Aspekts der ÖPNV-Erreichbarkeit
- Anpassung der ÖPNV-Angebote an Flächenentwicklungsvorhaben
- Strategische Sicherung von Schlüsselinfrastrukturen sowie Sicherung und Stärkung von ÖPNV-Achsen

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*/Initiator*in

- Stadtplanungsamt

Weitere Akteure

- Verschiedene Ämter innerhalb der Stadtverwaltung
- ÖPNV

Zielgruppen

- Stadtverwaltung
- ÖPNV

Aufwand



Interne Anschubkosten

Für Personal zur Projektkoordination



Zeitlich

Eine Fünfzig-Prozent-Stelle für die Koordination

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Schaffung kurzer Wege
- Regionale Wertschöpfung
- Sensibilisierung der Akteure
- Neue Planungskultur

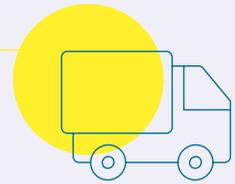
Bewertung der Maßnahme

Priorität ————— ● ● ● ● ● ●

THG-Minderungspotenzial [t/a] ——— ● ● ● ● ● ●

Gesellschaftlicher Wandel (Wirkungstiefe) ——— ● ● ● ● ● ●

Kosteneffizienz ————— ● ● ● ● ● ●



Sicherung und Ausbau von Nahversorgungsstrukturen

Maßnahmentyp: Technisch

Ziel der Maßnahme

Im Quartier sollen kurze Wege gewährleistet werden – indem Nahversorgungsstrukturen vor Ort gesichert und ausgeweitet werden.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

In ländlichen Regionen, aber auch in einzelnen Teilen großer Metropolen, stellen die demografischen Veränderungen und die Zentralisierung von Einzelhandelsstandorten eine steigende Herausforderung dar. Beide Aspekte sind eng mit dem Verlust der wohnstandortnahen Versorgung verbunden und führen zu Defiziten in der Nahversorgung, die durch den Ausbau der Nahversorgungsstrukturen verhindert werden sollen.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Unterstützung von Initiativen zur Förderung von Nahversorgungsstrukturen
- Ausweitung von Mobilitätsangeboten durch die Verknüpfung mit Mobilitätsstationen

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*r/Initiator*in

- Stadtplanungsamt

Weitere Akteure

- Lokale Initiativen zur Förderung von Nahversorgungsstrukturen

Zielgruppen

- Einzelhandel
- Versorgung
- Bürger*innen

Aufwand



Interne Anschubkosten

Für Personal zur Projektkoordination



Zeitlich

Eine Fünfzig-Prozent-Stelle für die Koordination

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Entstehung lebendiger Orte, die die lokale Identität und das soziale Miteinander stärken
- Regionale Wertschöpfung
- Multimodalität

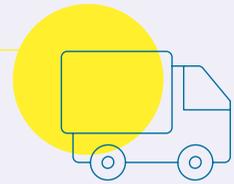
Bewertung der Maßnahme

Priorität ● ● ● ● ●

THG-Minderungspotenzial [t/a] ● ● ● ● ●

Gesellschaftlicher Wandel (Wirkungstiefe) ● ● ● ● ●

Kosteneffizienz ● ● ● ● ●



Co-Kreation: Beteiligung der Bürger*innen

Maßnahmentyp: Flankieren

Ziel der Maßnahme

Die gemeinsame Erarbeitung von Maßnahmen schafft Vertrauen und Transparenz über Verfahrensabläufe und Gestaltungsspielräume in der Bevölkerung.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Bürger*innen verfügen häufig über genaue Kenntnisse der Probleme vor Ort und entwickeln in zahlreichen Kommunen auch konkrete Ideen für Maßnahmen, um beispielsweise Durchgangsverkehre aus Quartieren herauszuhalten, den Rad- und Fußverkehr sicherer zu machen oder Nachbarschaftsleben wieder auf die Straße zu bringen. Diese Ideen sollten bereits frühzeitig in die Stadt- und Verkehrsplanung einbezogen werden.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Suche nach Multiplikator*innen, zum Beispiel Initiativen von Bürger*innen
- Ansprache und Vernetzung mit Akteuren vor Ort
- Einbezug der Bevölkerung
- Austausch zu einzelnen Maßnahmen vor Ort
- Vorstellung der genauen Planung
- Evaluation und Anpassung

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*r/Initiator*in

- Stadtplanungsamt

Weitere Akteure

- Initiativen von Bürger*innen
- Ortsbeiräte

Zielgruppen

- Bürger*innen

Aufwand



Interne Anschubkosten

Für Personal zur Projektkoordination



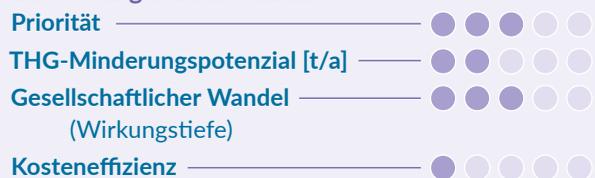
Zeitlich

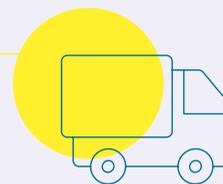
Eine Fünfzig-Prozent-Stelle für die Koordination

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Verlagerung des Modal Splits
- Reduktion des Schadstoffausstoßes, vor allem von Stickoxiden
- Minderung der Verkehrsbelastung
- Steigerung der Lebensqualität in Quartieren

Bewertung der Maßnahme





Steuerung der Verkehrsströme

Maßnahmentyp: Ordnungsrecht

Ziel der Maßnahme

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll auf ein stadtverträgliches Maß reduziert werden. Das Maß orientiert sich an der Belastbarkeit der Stadt und der Entlastung von innerstädtischen Straßen durch einschränkende Maßnahmen und eventuell den Ausbau von Umgehungsmöglichkeiten.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Eine nachhaltige und emissionsarme Stadt- und Verkehrsentwicklung ist mit einem steigenden Autoverkehrsaufkommen nicht zu vereinbaren. Neben Pull-Maßnahmen für den Umweltverbund sind Push-Maßnahmen für den MIV wichtig. Dazu gehören zum Beispiel Pfortneranlagen, Parkraumbewirtschaftungskonzepte und der Rückbau von mehrspurigen Autostraßen in empfindlichen innerstädtischen Bereichen. Dynamische (Park-)Leitsysteme, die auch den Übergang zum ÖPNV anregen, und ein niedriges innerstädtisches Geschwindigkeitsniveau tragen dazu bei, dass in die Stadt gelangende Autoverkehrsströme reduziert und verlagert werden.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Ermittlung des Quelle-Ziel-Verkehrs durch eine möglichst kleinteilige Betrachtung auf Ebene des Quartiers und teilweise des Straßenzugs
- Analyse und Festsetzung eines Maßes an verträglichem Autoverkehr für empfindliche innerstädtische Bereiche
- Umsetzung von einzelnen Bausteinen, die den in die Stadt strömenden Verkehr steuern und mindern

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*r/Initiator*in

- Kommune
- Kommunalverwaltung, besonders Straßenverkehrs- und Stadtplanungsamt

Weitere Akteure

- Ordnungsämter und weitere für die Umsetzung der Maßnahmen relevante Stellen der Verwaltung
- Verkehrsbetriebe

Zielgruppen

- Bürger*innen

Aufwand



Interne Anschubkosten

Gering – bei regulatorischen Maßnahmen und Planung



Investitionskosten

Erhöht – bei technischen und baulichen Infrastrukturmaßnahmen



Zeitlich

Langfristig

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

- Mobilität als Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung (MM1)
- Sicherung und Ausbau von Nahversorgungsstrukturen (MM2)
- Konzept zur optimierten Verkehrssteuerung im Radverkehr (MM6)

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Abnahme der gezählten Verkehrsmengen an wichtigen Einfallstraßen
- Verringerte Anzahl an Stellplätzen und Autos pro Haushalt

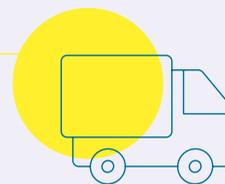
Bewertung der Maßnahme

Priorität ————— ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

THG-Minderungspotenzial [t/a] ————— ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

Gesellschaftlicher Wandel (Wirkungstiefe) ————— ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

Kosteneffizienz ————— ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●



Bauliche Standards der FGSV für Pedelecs beim Bau von Radwegen

Maßnahmentyp: Technisch

Ziel der Maßnahme

Durch die Anwendung bestehender Standards für Größe und Ausführung von Radwegen soll das Radfahren sicherer und bequemer gestaltet und damit seine Attraktivität gesteigert werden.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Über die spezifischen Anforderungen der jeweiligen Kommune hinaus sind die allgemeinen Anforderungen an Radwege von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) beschrieben worden. Die Anwendung vorhandener baulicher Standards bei Neubau und Instandsetzung wird auch den Anforderungen für die Verwendung von Pedelecs gerecht.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Für die Planung: Einbindung gebräuchlicher Standards zur Gestaltung von Radwegen

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*/Initiator*in

- Stadtplanungsamt

Zielgruppen

- Bürger*innen

Aufwand



Interne Anschubkosten

Gering – bei regulatorischen Maßnahmen und Planung



Investitionskosten

Erhöht – bei technischen und baulichen Infrastrukturmaßnahmen



Zeitlich

Langfristig



Fördermöglichkeiten

Nationale Klimaschutzinitiative (NKI), beispielsweise Klimaschutz durch Radverkehr und strategische Klimaschutzmaßnahmen der Kommunalrichtlinie

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

- Konzept zur optimierten Verkehrssteuerung im Radverkehr (MM6)

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Verlagerung des Modal Splits
- Reduktion des Schadstoffausstoßes, vor allem der Stickoxide
- Minderung der Verkehrsbelastung

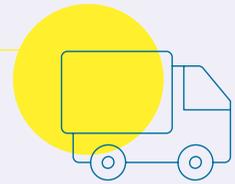
Bewertung der Maßnahme

Priorität ————— ● ● ● ● ●

THG-Minderungspotenzial [t/a] ————— ● ● ● ● ●

Gesellschaftlicher Wandel (Wirkungstiefe) ————— ● ● ● ● ●

Kosteneffizienz ————— ● ● ● ● ●



Konzept zur optimierten Verkehrssteuerung im Radverkehr

Maßnahmentyp: Technisch

Ziel der Maßnahme

Durch ein Konzept zur optimierten Verkehrssteuerung im Radverkehr soll das Fahren mit dem Fahrrad attraktiver werden.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Die Attraktivität des Radverkehrs kann unter anderem durch einen reibungslosen Verkehrsfluss erhöht werden. Dazu sollte ein Konzept für eine optimierte Verkehrssteuerung im Radverkehr erstellt werden, das auch verbesserte Ampelschaltungen berücksichtigt.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Analyse des Ist-Zustands
- Durchführung und Konzepterstellung

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*/Initiator*in

- Stadtplanungsamt

Weitere Akteure

- Ingenieurbüros

Zielgruppen

- Bürger*innen

Aufwand



Interne Anschubkosten

Für Personal zur Projektkoordination



Zeitlich

Eine Dreißig-Prozent-Stelle für die Koordination



Fördermöglichkeiten

Nationale Klimaschutzinitiative (NKI), beispielsweise Klimaschutz durch Radverkehr, und investive Klimaschutzmaßnahmen der Kommunalrichtlinie

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

- Bauliche Standards der FGSV für Pedelecs beim Bau von Radwegen (MM5)

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Reduktion des Schadstoffausstoßes, vor allem der Stickoxide
- Minderung der Verkehrsbelastung

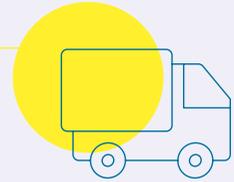
Bewertung der Maßnahme

Priorität ————— ● ● ● ● ●

THG-Minderungspotenzial [t/a] ————— ● ● ● ● ●

Gesellschaftlicher Wandel ————— ● ● ● ● ●
(Wirkungstiefe)

Kosteneffizienz ————— ● ● ● ● ●



Durchführung eines Fußverkehrs-Checks

Maßnahmentyp: Informieren und Öffentlichkeitsarbeit

Ziel der Maßnahme

In Fußverkehrs-Checks werden in einer Analyse Faktoren erhoben, die das Sicherheitsgefühl, die städtebauliche Attraktivität, die Aufenthaltsqualität, die Orientierung und die Leichtigkeit des Fußverkehrs beeinflussen.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Fußgänger*innen können sich nahezu auf allen Flächen und auf engem Raum bewegen. Bei einer Pkw-optimierten Stadt- und Verkehrsplanung gerät der Fußverkehr oft in Vergessenheit. Durch die Platzansprüche des motorisierten Individualverkehrs und des Radverkehrs sowie durch Beschilderungen und diverse Sondernutzungen auf Gehwegen werden Fußgänger*innen zu einer Restgröße. Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Lücken im Fußwegenetz und Unfallgefahren senken die Attraktivität unserer Straßen für den Fußverkehr. Um ihn zu stärken, können Fußverkehrs-Checks ein erster Schritt sein: Dabei werden Schwachstellen-Analysen bei Ortsbegehungen und Situationsbeobachtungen auf Wegen, Plätzen und an Querungen durchgeführt.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Vorbereitungen zur Begehung treffen
- Auftaktveranstaltung organisieren
- Durchführung von Begehungen
- Abschlussveranstaltung inklusive einer Präsentation der Ergebnisse
- Nachbereitung und Planung zur Umsetzung einzelner Punkte

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*r/Initiator*in

- Stadtplanungsamt

Weitere Akteure

- Weitere kommunale Abteilungen

Zielgruppen

- Bürger*innen

Aufwand



Interne Anschubkosten

Für Personal zur Projektkoordination



Zeitlich

Eine Dreißig-Prozent-Stelle für die Koordination

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

- Konzept zur optimierten Verkehrssteuerung im Radverkehr (MM6)

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Teilnahmezahlen

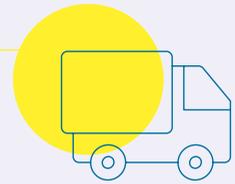
Bewertung der Maßnahme

Priorität ●●●●●

THG-Minderungspotenzial [t/a] ●●●●●

Gesellschaftlicher Wandel (Wirkungstiefe) ●●●●●

Kosteneffizienz ●●●●●



Erstellung eines Kommunikationsplans

Maßnahmentyp: Informieren und Öffentlichkeitsarbeit

Ziel der Maßnahme

Um das Thema Mobilität in all seinen Facetten erlebbar zu machen, sollten Kommunen regelmäßig Öffentlichkeitsarbeit betreiben und unterstützende Kampagnen in diesem Bereich durchführen – wie Stadtradeln oder Kindermeilen. Dabei wird das Ziel verfolgt, zielgruppenorientiert die Pkw-Fahrten zugunsten des Umweltverbunds zu verlagern.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Mobilitätsmanagement dient als strategischer Ansatz dazu, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und eine effizientere Nutzung von Mobilitätsangeboten zu ermöglichen. Kommunales Mobilitätsmanagement gewährleistet zum einen eine ausreichende Infrastruktur und Mobilitätsangebote, zum anderen Öffentlichkeitsarbeit und Servicedienstleistungen. Hierbei ist die Erstellung eines Kommunikationsplans notwendig. Durch Information und Beratung sowie ein zielgruppenadäquates Marketing, verbunden mit der Entwicklung neuer Dienstleistungsangebote, sollen Personen zur Änderung ihres Verkehrsverhaltens bewegt werden.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Definition der Ausgangslage
- Ansprache und Vernetzung mit Akteuren vor Ort
- Strategie für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit entwickeln
- Evaluation und Anpassung

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*/Initiator*in

- Stadtplanungsamt

Weitere Akteure

- Weitere Ämter in der Stadtverwaltung
- ÖPNV-Betriebe
- Agenturen
- Einzelhandel

Zielgruppen

- Bürger*innen
- Schulen
- Unternehmen
- Vereine

Aufwand



Interne Anschubkosten

Für Personal zur Projektkoordination



Investitionskosten

Für Anreize und Veranstaltungskosten



Zeitlich

Eine Fünfzig-Prozent-Stelle für die Koordination

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

- Mobilität als Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung (MM1)
- Co-Kreation: Beteiligung der Bürger*innen (MM3)

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Verlagerung des Modal Splits
- Reduktion des Schadstoffausstoßes, vor allem der Stickoxide
- Minderung der Verkehrsbelastung

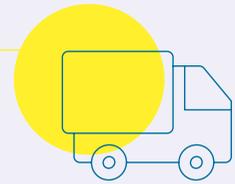
Bewertung der Maßnahme

Priorität _____ ●●●●●●●●

THG-Minderungspotenzial [t/a] _____ ●●●●●●●●

Gesellschaftlicher Wandel _____ ●●●●●●●●
(Wirkungstiefe)

Kosteneffizienz _____ ●●●●●●●●



Einrichtung von Mobilitätspunkten (Mobility-Hubs)

Maßnahmentyp: Technisch

Ziel der Maßnahme

Die Einrichtung von intermodalen Mobilitätspunkten – sogenannten Mobility-Hubs – soll die bestehenden Angebote im ÖPNV, Carsharing und im Rad- und E-Scooter-Verleih besser vernetzen und die Elektromobilität einbinden.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Während an einigen zentralen Knotenpunkten bereits einzelne Stationen eingerichtet und an vielen Stellen Radabstellanlagen vorhanden sind, bieten Mobilitätspunkte eine Erweiterung des Angebots an sogenannten Points of Interest (POI). Sie ermöglichen die gemeinsame Nutzung durch mehrere Verkehrsmittel. Neben Park+Ride(P+R)- und Bike+Ride(B+R)-Anlagen bestehen Mobilitätspunkte aus einem erweiterten Angebot, etwa in Kombination mit Car- oder Bikesharing.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- POIs identifizieren
- Standortkonzept erstellen
- Weitere Akteure mit einbeziehen
- Öffentlichkeitsarbeit

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*/Initiator*in

- Stadtplanungsamt

Weitere Akteure

- Sharing-Anbieter
- ÖPNV-Betriebe

Zielgruppen

- Bürger*innen

Aufwand



Interne Anschubkosten

Für Personal zur Projektkoordination



Investitionskosten

Für Bau und Gestaltung der Mobilitätspunkte



Zeitlich

Eine Fünfzig-Prozent-Stelle für die Koordination



Fördermöglichkeiten

Nationale Klimaschutzinitiative (NKI): Errichtung von Mobilitätsstationen

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Verlagerung des Modal Splits
- Reduktion des Schadstoffausstoßes, vor allem der Stickoxide
- Minderung der Verkehrsbelastung

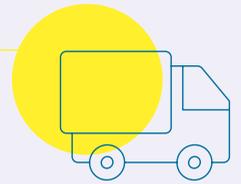
Bewertung der Maßnahme

Priorität _____ ●●●●●●●●●●

THG-Minderungspotenzial [t/a] _____ ●●●●●●●●●●

Gesellschaftlicher Wandel _____ ●●●●●●●●●●
(Wirkungstiefe)

Kosteneffizienz _____ ●●●●●●●●●●



Anreize zur Abschaffung eigener Pkw in Form eines ÖPNV-Tickets

Maßnahmentyp: Finanzieren

Ziel der Maßnahme

Durch Verlagerung des Modal Splits von der Pkw-Nutzung hin zu mehr ÖPNV-Nutzung werden weniger Schadstoffe freigesetzt und die Verkehrsbelastung in Ballungsräumen wird deutlich reduziert.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Um Bürger*innen zum Umstieg vom eigenen Pkw auf den ÖPNV zu bewegen, können Anreize – häufig auch als Pull-Faktoren bezeichnet – ein hilfreiches Werkzeug sein. Alle Bürger*innen, die einen eigenen Pkw abmelden und keinen neuen Pkw anmelden, erhalten beispielsweise als Bonus ein kostenfreies ÖPNV-Ticket.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Finanzierung klären
- Umsetzung mit den ÖPNV-Betrieben abstimmen
- Zeitrahmen definieren
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit anstoßen und umsetzen

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*r/Initiator*in

- Stadtplanungsamt

Weitere Akteure

- ÖPNV-Betriebe

Zielgruppen

- Bürger*innen
- Neu-Bürger*innen

Aufwand



Interne Anschubkosten

Für Personal zur Projektkoordination



Investitionskosten

Für Subventionierung des ÖPNV-Tickets



Zeitlich

Eine Fünfzig-Prozent-Stelle für die Koordination

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Verlagerung des Modal Splits
- Reduktion des Schadstoffausstoßes, vor allem der Stickoxide
- Minderung der Verkehrsbelastung

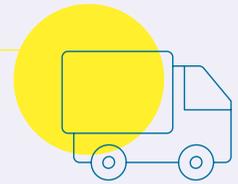
Bewertung der Maßnahme

Priorität ● ● ● ● ●

THG-Minderungspotenzial [t/a] ● ● ● ● ●

Gesellschaftlicher Wandel (Wirkungstiefe) ● ● ● ● ●

Kosteneffizienz ● ● ● ● ●



Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Maßnahmentyp: Technisch

Ziel der Maßnahme

Die Kommune errichtet eine (halb-)öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, um die Nutzung von E-Fahrzeugen zu erleichtern. Die Kommune geht mit gutem Vorbild voran, was im Idealfall zur Nachahmung führt.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Der Bedarf für eine ausreichende Ladeinfrastruktur steigt zunehmend, da nicht nur die Zahl für Neuzulassungen von batterieelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden steigt, sondern auch weil die Zielsetzung von 14 Millionen zugelassenen E-Fahrzeugen bis 2030 und die Weiterentwicklung der EU-Flottengrenzwerte angepasst wurde. Um dem Bedarf langfristig gerecht zu werden, stellen Kommunen in Kooperation mit den Stadtwerken sicher, dass eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in ausreichender Menge entsteht. Gemeint sind damit vor allem Ladepunkte an Mietstellplätzen in öffentlichen Stellplatzanlagen, die primär für Anwohner*innen zur Verfügung gestellt werden, die nicht über einen eigenen Stellplatz verfügen. Dadurch kann das Laden mit Aktivitäten und Besorgungen verbunden werden – Besucher*innen ist damit ein Zwischenladen möglich.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Kommunale Bedarfsplanung
- Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur
- Berücksichtigung der Elektromobilität bei der Konzessionsvergabe für das Stromnetz
- Öffentlichkeitsarbeit anstoßen

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*r/Initiator*in

- Abteilung Mobilität

Weitere Akteure

- Stadtwerke
- Stadtplanungsamt
- Amt für Klimaschutz

Zielgruppen

- Besitzer*innen von Elektrofahrzeugen

Aufwand



Interne Anschubkosten

Für Inanspruchnahme externer Berater*innen



Investitionskosten

Zur Errichtung der Ladeinfrastruktur



Zeitlich

Eine Fünfzig-Prozent-Stelle für die Koordination und Umsetzung



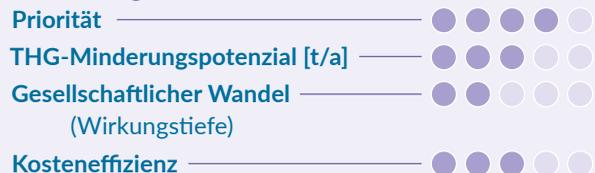
Fördermöglichkeiten

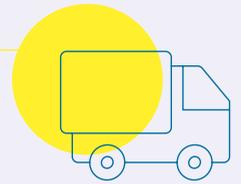
Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), beispielsweise die Förderung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (abhängig vom jeweiligen Bundesland)

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Anzahl der Elektro-Pkw
- Quote an Ladepunkten je Elektrofahrzeug

Bewertung der Maßnahme





Ausbau von E-Carsharing

Maßnahmentyp: Flankieren

Ziel der Maßnahme

E-Carsharing führt zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten, wodurch es einen wichtigen Beitrag zur Veränderung des Modal Splits in Städten leisten kann. Langfristig kann mit E-Carsharing die Anzahl der Fahrzeuge in Städten verringert werden. Die Kommune geht mit gutem Vorbild voran, was im Idealfall zur Nachahmung führt.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Knapp 3,4 Millionen Bundesbürger*innen waren zum Jahresbeginn 2022 bei Carsharing-Anbietern registriert. Der Ausbau des Angebots wird zu einer steigenden Nachfrage führen. E-Carsharing bietet die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge unverbindlich zu testen und diese statt eines Zweitwagens in die individuelle Mobilität zu integrieren.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Erstellung eines Standortkonzepts für Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum
- Einbindung der Carsharing-Stationen in den Plan zum Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Anpassung städtebaulicher Verträge zur Förderung von E-Carsharing
- Erweiterung des Stationsnetzes

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*r/Initiator*in

- Abteilung Mobilität

Weitere Akteure

- Carsharing-Anbieter
- Stadtplanungsamt
- Amt für Klimaschutz

Zielgruppen

- Bürger*innen

Aufwand



Interne Anschubkosten

Für die Inanspruchnahme externer Berater*innen



Investitionskosten

Für die Umsetzung und den Bau



Zeitlich

Eine Fünfzig-Prozent-Stelle für die Koordination und Umsetzung



Fördermöglichkeiten

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), beispielsweise Förderrichtlinie Elektromobilität

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Änderung des Modal Splits
- Reduktion des Schadstoffausstoßes, vor allem der Stickoxide

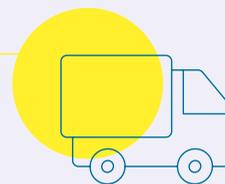
Bewertung der Maßnahme

Priorität _____ ●●●●●●●●●●

THG-Minderungspotenzial [t/a] _____ ●●●●●●●●●●

Gesellschaftlicher Wandel (Wirkungstiefe) _____ ●●●●●●●●●●

Kosteneffizienz _____ ●●●●●●●●●●



Förderung von Elektromobilität in Unternehmen durch betriebliches Mobilitätsmanagement

Maßnahmentyp: Flankieren

Ziel der Maßnahme

Indem betriebliches Mobilitätsmanagement die Elektromobilität in Unternehmen fördert, werden die durch Wirtschafts- und Pendelverkehr erzeugten Schadstoffe, insbesondere Stickstoffdioxid, reduziert.

Ausgangslage und Beschreibung der Maßnahme

Unternehmen beschäftigen sich bisher eher wenig und meist nur zögerlich mit dem Thema Elektromobilität, sind jedoch wichtige Akteure für den Markthochlauf. Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur wird neben der Umstellung der betrieblichen Flotte eine große Rolle spielen. Die Einführung von Elektromobilität in Unternehmen sollte nicht nur ein Technologiewechsel, sondern auch ein Anstoß zum Umdenken sein.

Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

- Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements innerhalb der Stadtverwaltung
- Organisation von Lehrgängen, zum Beispiel über die Industrie- und Handelskammer (IHK)

Initiator*innen, Akteure und Zielgruppen

Hauptverantwortliche*/Initiator*in

- Abteilung Mobilität

Weitere Akteure

- IHK
- Ansässige Unternehmen

Zielgruppen

- Unternehmen
- Arbeitnehmer*innen

Aufwand



Interne Anschubkosten

Für die Inanspruchnahme externer Berater*innen



Investitionskosten

Für Anreize



Zeitlich

Eine Zwanzig-Prozent-Stelle für die Koordination und Umsetzung



Fördermöglichkeiten

Eine Übersicht über die Förder- und Beratungsprogramme zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in Deutschland liefert die Webseite [mobil gewinnt](#)

Monitoring und Erfolgsfaktoren

- Verlagerung des Modal Splits
- Reduktion des Schadstoffausstoßes, vor allem der Stickoxide

Bewertung der Maßnahme

Priorität ● ● ● ● ●

THG-Minderungspotenzial [t/a] ● ● ● ● ●

Gesellschaftlicher Wandel ● ● ● ● ●
(Wirkungstiefe)

Kosteneffizienz ● ● ● ● ●

