

Teilkonzept Mobilität für den Lahn-Dill-Kreis

Wetzlar, der 13. Juni 2017

Inhalt

1	Mobilität und Verkehr im Lahn-Dill-Kreis	3
1.1	Strukturelle Rahmenbedingungen	3
2	Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebot	5
2.1	Straßennetz und Straßenraumgestaltung	5
2.2	Bus und Bahn	5
2.3	Inter- und multimodale Angebote	6
2.4	Radverkehr	7
3	Reduktionspotenzial und Treibhausgasbilanz	8
3.1	Bundesweite Szenarien für den Verkehrssektor	8
3.2	CO ₂ -Bilanz für den Lahn-Dill-Kreis	9
3.3	Allgemeine Maßnahmen zur Reduzierung der CO ₂ -Emissionen im Verkehr	11
3.4	Einsparungen im Lahn-Dill-Kreis	12
4	Identifizierung von Maßnahmen	13
4.1.1	Organisation und Planungsprozesse	14
4.1.2	Information und Marketing	15
4.1.3	Rad- und Fußverkehr	17
4.1.4	Mobilitätsmanagement	20
4.1.5	ÖPNV, inter- und multimodale Angebote	22
4.2	Handlungspunkte aus dem Arbeitskreis Mobilität	24
4.3	Handlungsansätze aus dem Projekt „Mobilität auf dem Lande“	27
4.4	Handlungsempfehlungen aus dem Informationsseminar „Elektromobilität in den Kommunen“	29
5	Priorisierung und Zusammenfassung in Maßnahmenblätter	30
6	Quellenverzeichnis	51

1 Mobilität und Verkehr im Lahn-Dill-Kreis

1.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

Mit je knapp 90.000 Ein- und Auspendlern (vgl. Abbildung 24) weist der Lahn-Dill-Kreis eine relativ ausgeglichene Pendlerbilanz aus (Bundesagentur für Arbeit 2013). Dies mag für einen Landkreis überraschen, ist jedoch den großen Gewerbestandorten (s.u.) geschuldet. Besonders enge Pendlerverflechtungen bestehen nach und von Gießen. Einpendler kommen überwiegend aus den Nachbarkreisen, während Auspendler auch nach Frankfurt pendeln. Innerhalb des Kreises sind Wetzlar, Haiger, Dillenburg und Herborn die Städte mit dem höchsten Arbeitsplatzaufkommen.

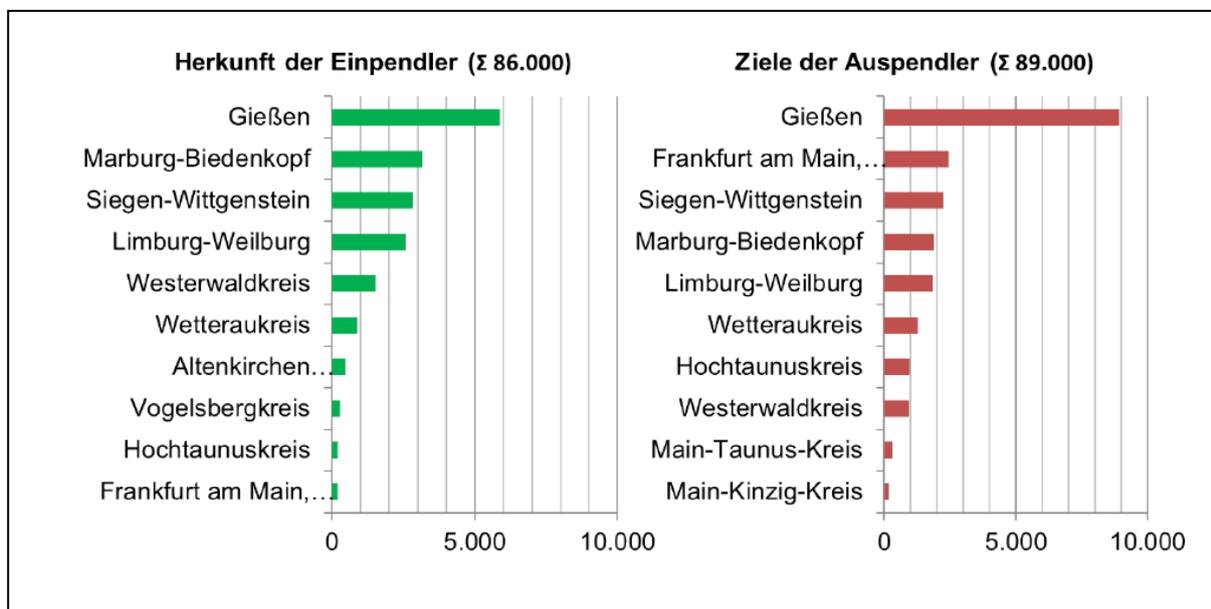


Abb. 1: Ein- und Auspendlerzahlen Lahn-Dill-Kreis. Eigene Darstellung nach Bundesagentur für Arbeit 2013. Bezugsjahr 2012, jeweils sozialversicherungs-pflichtig Beschäftigte [Quelle: Energie- und Klimaschutzkonzept des Lahn-Dill-Kreises].

Die Zahl der zugelassenen Pkw lag im Jahr 2014 kreisweit bei knapp 151.000 (Kraftfahrt-Bundesamt 2014) mit leicht steigender Tendenz in den Vorjahren (Zunahme rund 1% jährlich). Mit einer Pkw-Dichte von 599 Pkw pro 1.000 Einwohner liegt der Lahn-Dill-Kreis etwas über dem hessischen Durchschnitt von 572, was jedoch typisch ist für Landkreise.

Die von HessenMobil im fünfjährigen Turnus durchgeführten Verkehrszählungen weisen für die Zählstellen im Lahn-Dill-Kreis überwiegend leicht rückläufige Verkehrsmengen auf. Diese

Tendenz steht zwar entgegen dem Eindruck der Öffentlichkeit, wird jedoch auch in anderen Regionen bzw. durch Befragungen wie die Studie „Mobilität in Deutschland“ bestätigt.

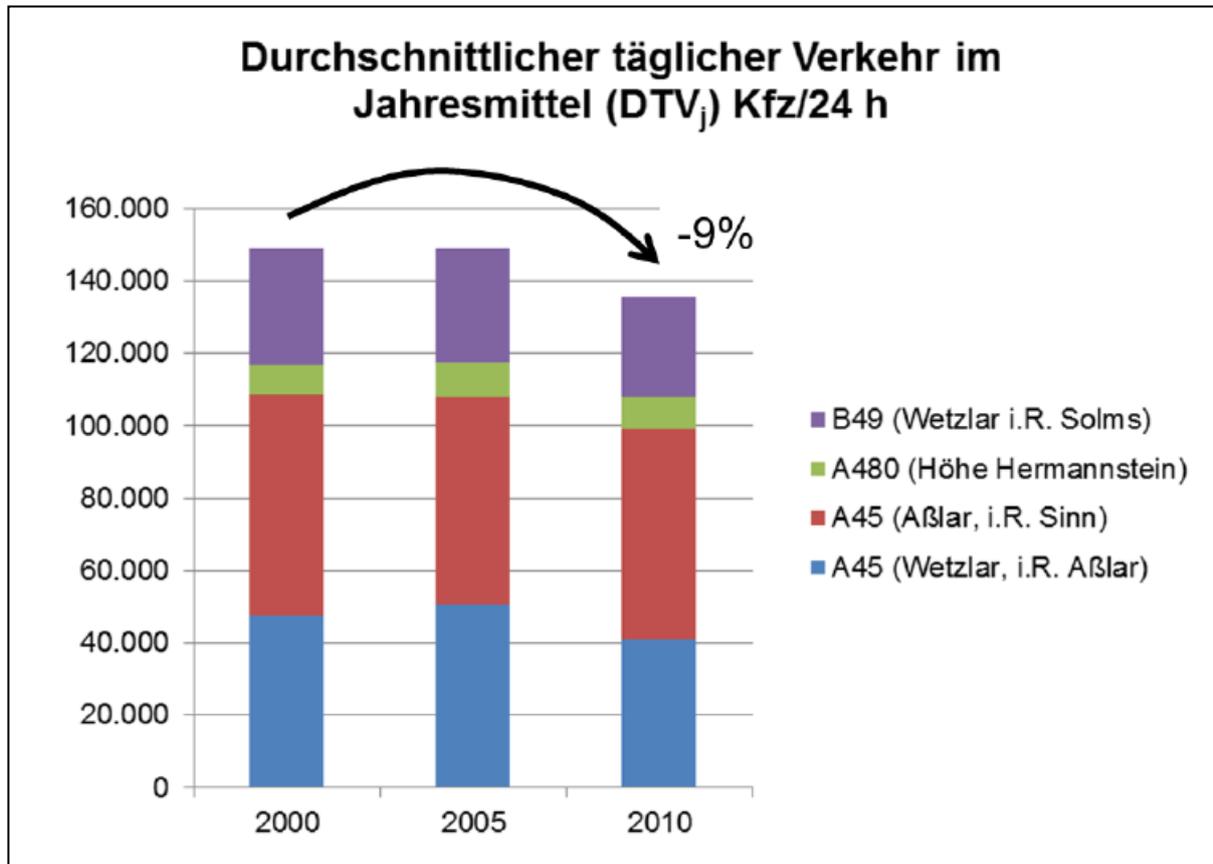


Abb. 2: Entwicklung der Verkehrsmengen von 2000 bis 2010. Eigene Darstellung nach Hessesches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen [Quelle: Energie- und Klimaschutzkonzept des Lahn-Dill-Kreises]

2 Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebot

2.1 Straßennetz und Straßenraumgestaltung

Der Lahn-Dill Kreis ist durch die A45, die den Kreis von Südosten nach Nordwesten durchläuft, an das Bundesautobahnnetz angeschlossen. Als Zubringer fungieren in erster Linie die von West nach Ost verlaufenden Bundesstraßen 255 und 49, während die B277 weitgehend parallel zur A45 verläuft. Der Nordosten des Lahn-Dill Kreises ist vor allem erschlossen durch die B253, die ebenfalls als Zubringer zur A45 bei Dillenburg fungiert.

Innerorts wurden in vielen Städten und Gemeinden, jedoch nicht flächendeckend, Tempo-30-Zonen eingerichtet. An Ortseinfahrten befinden sich häufig Querungshilfen für Fußgänger sowie stationäre Blitzer. Gehwege innerorts sind auffallend oft sehr schmal und z.T. von Pkw zugeparkt. Die Straßen hingegen sind in der Regel oft großzügig dimensioniert.

2.2 Bus und Bahn

Die Schienenverbindungen im Lahn-Dill Kreis verlaufen von Süden nach Norden von Frankfurt bzw. Gießen kommend entlang der A45 über Wetzlar, Aßlar, Herborn, Dillenburg und Haiger weiter nach Siegen. Die RB 96 Hellertalbahn fährt von Dillenburg über Haiger, Burbach, Neunkirchen bis nach Betzdorf (Kreis Altenkirchen, RP) Eine weitere Trasse verläuft von West nach Ost von Limburg über Leun und Solms nach Wetzlar und weiter nach Gießen. Von Süden gibt es weiterhin eine Nebenstrecke von Frankfurt durch den Taunus bis Brandoberndorf (Gemeinde Waldsolms); die ehemalige Teilstrecke von dort nach Wetzlar ist stillgelegt und abgebaut. Die Linien verkehren im Halbstunden- bzw. Stundentakt; Ausnahme ist die Hellertalbahn mit einem nicht durchgängigen Zweistunden-takt. Keine Anbindung an den Schienenverkehr hat der ländlich strukturierte Nordosten des Kreises; hier ist insgesamt die ÖPNV-Bedienung dünner als im restlichen Kreisgebiet. So sind bspw. Siegbach und Eschenburg mit dem ÖPNV nur über Herborn und Dillenburg zu erreichen, was einer rund vierfachen Streckenlänge entspricht.

Die Verbindungen nach Gießen und Frankfurt sind ausgezeichnet (jeweils berechnet von Herborn und Wetzlar Bahnhof); hier sind die Reisezeiten mit der Bahn und mit dem Pkw etwa gleich. Wiesbaden ist etwas schlechter erreichbar; die Reisezeiten mit der Bahn sind fast doppelt so lang. Einen Fernverkehrsbahnhof gibt es im Kreis derzeit nicht, die Deutsche Bahn plant

jedoch im Rahmen der Kundenoffensive eine Anbindung an den Fernverkehr für Wetzlar bis 2019 (DB AG 2015).

Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Kreisgebiet ist die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW), für die Stadt Wetzlar die Wetzlarer Verkehrsbetriebe (WVB). Pro Jahr nutzen etwa 6,6 Mio. Fahrgäste den Busverkehr im Lahn-Dill Kreis (ohne Wetzlar), der Großteil der Nutzer sind Schülerinnen und Schüler. Besonderheit in Wetzlar ist der Citybus, der innerstädtische zentrale Ziele anfährt. Tariflich ist der gesamte Kreis in den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) eingebunden, Ausnahme ist der Citybus Wetzlar.

Der Luftreinhalteplan Lahn-Dill (HMULV 2007) empfiehlt für den Landkreis folgende weiterhin anstehende Maßnahmen: Ausbau der Rhein-Sieg-Strecke zwischen Gießen und Haiger für den kombinierten Güterverkehr, Ausbau der Lahntalbahn zwischen Leun und Grünberg, Verbesserung des ÖPNV durch einen weiteren Ausbau der Busnetze sowie durch die Integration anderer Mobilitätsanbieter in den von der Schiene nicht oder nur teilweise erschlossenen Räumen. Weiterhin wird dort, wie auch im Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2009, eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, v.a. in Hinsicht auf Fahrplan und Beförderungsangebote empfohlen. Diese Aufgabe wird zum Teil durch die Mobilitätszentrale in Wetzlar wahrgenommen. Seit 2013 existiert zudem ein Fahrgastbeirat.

Vor Ort ist der Zustand der Haltestellen unterschiedlich: Einige bedeutende (z.B. an den Bahnhöfen Wetzlar und Herborn) sind barrierefrei umgebaut und mit Informationen (auch in Echtzeit) versehen. Sie wirken ansprechend. Andere Haltestellen machen einen in die Jahre gekommenen Eindruck und weisen z.T. Beschädigungen auf oder die Informationen sind dünn gesät, für Auswärtige verwirrend, schlecht lesbar u.ä. Immer wieder wird die Funktion und Attraktivität von Bushaltestellen durch falsch parkende Kfz beeinträchtigt.

2.3 Inter- und multimodale Angebote

Diese Angebote vereinfachen es, einen Weg mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen (z.B. Fahrt zum Bahnhof mit dem Fahrrad, von dort weiter mit der Bahn) bzw. je nach Zweck und Ziel des Weges unterschiedliche Verkehrsmittel zu nutzen (z.B. zur Arbeit mit dem Bus, zum Einkaufen mit dem Auto).

Die Parkmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen sind quantitativ meist gering bzw. nicht immer vorhanden und qualitativ häufig nicht den Anforderungen an Diebstahlsicherheit und Wetterschutz genügend. Dies vermindert die Attraktivität auch des ÖPNV und führt zudem zu „wild“ abgestellten Fahrrädern an Geländern, Pfosten usw. Die Bedingungen für die

Fahrradmitnahme in Bus und Bahn sind gut: Eine Mitnahme ist kostenlos und zeitlich nicht eingeschränkt. Für Ausflügler wird in den Sommermonaten ein Bus mit Fahrradanhänger auf der Strecke von Hartenrod im Osten über Bischoffen und Herborn bis zur Krombachtalsperre im Westen, sowie von Wetzlar nach Bischoffen eingesetzt (sog. „Blaue Linie“).

Park+Ride-Anlagen gibt es flächendeckend an den Bahnhöfen. An Parkplätzen von Bundesstraßen und Autobahnen gibt es insgesamt acht Pendler-Parkplätze („Parken+Mitnehmen“). Der Luftreinhalteplan Lahn-Dill empfiehlt einen weiteren Ausbau.

Die etablierten Carsharing-Anbieter halten im Lahn-Dill-Kreis keine Fahrzeuge bereit, nächstgelegener Standort ist Gießen. Lediglich in Wetzlar bietet ein Autohändler seit Kurzem zwei Fahrzeuge an. Weiterhin existieren Angebote von Privatpersonen über Webseiten wie tamyca, autonutzer u.ä.

2.4 Radverkehr

Bemerkenswert ist die kreisweite, aktuelle Fahrradwegweisung, die den neuesten Standards entspricht und sowohl vom Alltags- wie auch Freizeitverkehr genutzt werden kann. An Lahn und Dill entlang führen bekannte touristische Radrouten. Das Lahn-Dill-Bergland ist vom ADFC als Radreiseregion zertifiziert, von denen es deutschlandweit nur drei gibt. Innerstädtisch ist die Lage ernüchternder: Hier fehlen diebstahlsichere Stellplätze fast überall, was sich negativ auf die Fahrradnutzung auswirkt. Radverkehrsinfrastruktur (Radwege, Radfahrstreifen auf der Straße, separate Ampeln etc.) ist, abgesehen von Wetzlar, kaum bis nicht vorhanden. Vorhandene Radwege entsprechen häufig nicht den heutigen Anforderungen an Sicherheit (v.a. an Kreuzungen) und an schnelle, direkte Verbindungen. Einbahnstraßen sind nur teilweise für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben – trotz neuer Straßenverkehrsordnung, die eine Nicht-Freigabe nur bei besonderer Gefahrenlage vorsieht. Besonders der Nordosten des Kreisgebietes ist hügelig bis bergig mit teilweise sehr starken Steigungen von über 10%. Diese sind für den klassischen Alltags-Radverkehr nur mit Elektrounterstützung geeignet.

Der Luftreinhalteplan Lahn-Dill (HMULV 2007) empfiehlt für den Radverkehr u.a. „die Verbindung regionaler und städtischer Radrouten, die Anlage von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen am Fahrbahnrand, die Anlage von Querungshilfen, die Ausweisung von Radwegen entgegen von Einbahnrichtungen, die Markierung von Radwegfurten an Knotenpunkten, die Erstellung sicherer Übergänge an endenden Radwegen sowie die

Einrichtung von Fahrradabstellplätzen insbesondere an Schienenhaltepunkten und zentralen Haltestellen, an Schulen, an stark frequentierten öffentlichen Einrichtungen und an zentralen Bereichen der Wetzlarer Innenstadt“. Diese Empfehlungen sind weitestgehend auch heute noch gültig, auch wenn bereits einzelne Verbesserungen erzielt werden konnten.

Die Tourismusinformation in Dillenburg verleiht Pedelecs; ein Alltags-Radverleih oder ein Fahrradverleihsystem existiert nicht im Kreisgebiet. Weitere Aktivitäten im Kreis sind Fahrradaktionstage (Herborn) und die Erstellung eines Radverkehrskonzepts durch die Stadt Wetzlar sowie die regelmäßige Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“.

3 Reduktionspotenzial und Treibhausgasbilanz

3.1 Bundesweite Szenarien für den Verkehrssektor

Der bundesweiten Zielsetzung, die Treibhausgasemissionen bis 2020 im Vergleich zu 1990 um 40% zu verringern, ist der Verkehrssektor am wenigsten nahe gekommen. Dies liegt u.a. an einer gleichbleibender Popularität des (Privat-)Kfz und gleichzeitig nur marginal verringerten Treibstoffverbräuchen pro Strecke. Erzielte Effizienzgewinne von Kfz wurden durch größere Fahrzeuge mit energieintensiven Ausstattungen zunichte gemacht. Weitere Ursachen für den geringen Rückgang der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich ist eine Verlagerung des Gütertransports von der Schiene auf die Straße (vgl. auch UBA 2010).

Nichtsdestotrotz gehen Szenarien („Renewability II“) davon aus, dass zukünftig auch im Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen sinken werden. In einem „Basisszenario“ (Öko-Institut 2012), bei dem keine zusätzlichen Klimaschutzanstrengungen unternommen werden, sinken die Emissionen ab etwa 2020 unter das Niveau von 2005. Von 2013 bis 2030 werden Emissions-Reduktionen von 13% erreicht. Unterstellt wird dabei eine Verkehrsentwicklung entsprechend der Verkehrsprognose des Verkehrsministeriums von 2007, die an aktualisierte Daten und Erkenntnisse angepasst wurde. Die Emissionsrückgänge sind v.a. auf strengere EU-Emissionsstandards zurückzuführen.

Im Klimaschutzszenario können in diesem Szenario die Treibhausgasemissionen gegenüber 2013 bis 2030 um rund 35% verringert werden. Dabei werden weitreichende Klimaschutzmaßnahmen unterstellt, u.a.: Attraktivierung und Angebotsausweitung des

Öffentlichen Verkehrs, deutlich strengere Emissionsstandards für Pkw und Nutzfahrzeuge, Anstieg der Kraftstoffpreise, Förderung des Kombinierten Verkehrs, Tempolimit auf Autobahnen, kraftstoffsparende Fahrweisen, Abschaffung der Pendlerpauschale, Förderung des Radverkehrs.

3.2 CO₂-Bilanz für den Lahn-Dill-Kreis

Die Entwicklung der gesamten CO₂-Emissionen des Lahn-Dill-Kreises inklusive der Vorkette ist in Abbildung 3 unterteilt nach Energieträger für die Jahre 2010 bis 2013 dargestellt. Die gesamten Emissionen des Lahn-Dill-Kreises, mit ca. 3.000.000 Tonnen pro Jahr (bzw. zwischen ca. 11,5 und 12 t je Einwohner) schwanken, wie bei der Endenergie nur gering von Jahr zu Jahr. Anders als bei der Endenergie ist bei den Emissionen jedoch nicht Erdgas, sondern Strom aufgrund der geringen Nutzungsgrade bzw. der hohen Verluste bei der Stromerzeugung und – Bereitstellung der dominierende Energieträger. Dieser trägt insgesamt mit 34,5 bis 36% zu den Gesamtemissionen bei.

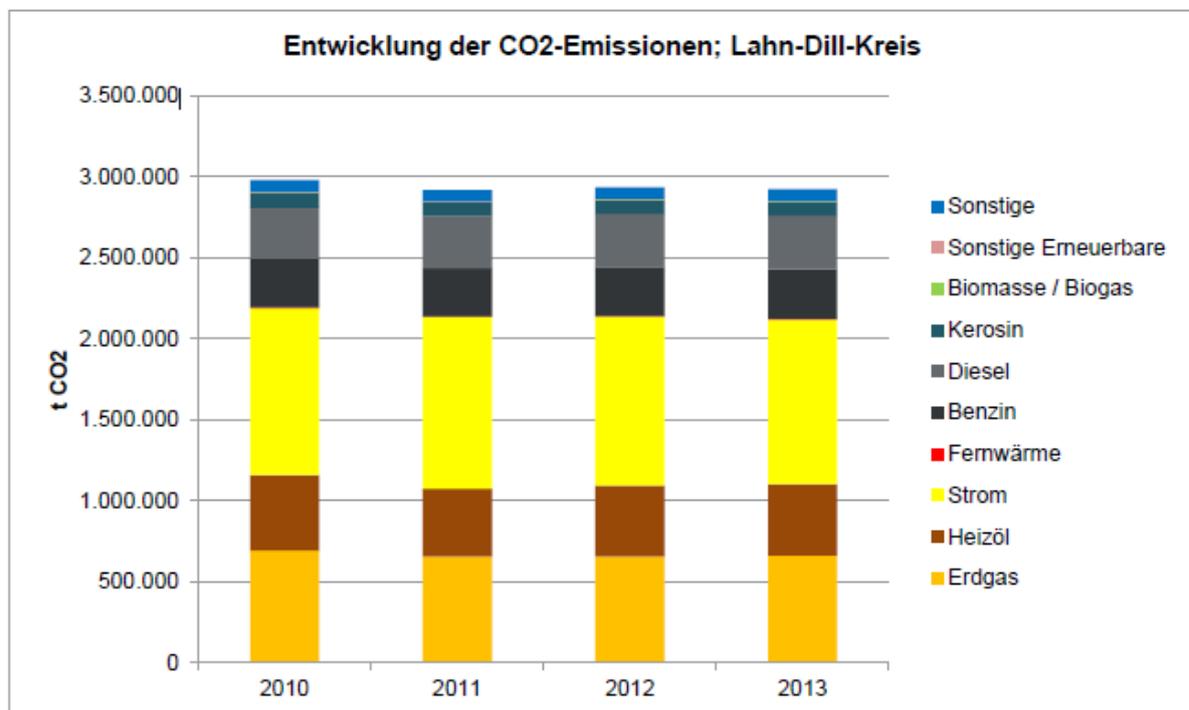


Abb.3: Vergleichende Darstellung der CO₂-Emissionen im Lahn-Dill-Kreis für die Jahre 2010 bis 2013 [Quelle: Energie- und Klimaschutzkonzept des Lahn-Dill-Kreises]

Der größte Teil hiervon kommt, wie zuvor schon bei der Betrachtung des Endenergieverbrauchs erkannt, aus dem Wirtschaftssektor. In Bezug auf die Einsparpotenziale zeigt dies, dass sich Einsparungen beim Stromverbrauch besonders positiv auf die resultierenden CO₂-Emissionen auswirken. Der Erdgasverbrauch trägt je nach Jahr zu ca. 22 – 23% zu den Gesamtemissionen bei, der Erdölverbrauch zu ca. 14 – 16%. Obwohl der Endenergieverbrauch an Erdgas mehr als das doppelte des Heizölverbrauchs beträgt, betragen die Emissionen des Erdgasverbrauchs nur ca. das 1,5-fache der Emissionen aus dem Erdölverbrauch. Die Ursache hierfür liegt darin, dass Erdgas aufgrund des kleineren Anteils an Kohlenstoff bei der Verbrennung anteilig weniger CO₂ bildet als Erdöl. Ein Ersatz von Erdöl durch Erdgas oder erneuerbare Energien verbessert also deshalb deutlich die CO₂-Bilanz.

Die Kraftstoffe Diesel und Benzin tragen jeweils mit ca. 10 – 11% zu den CO₂-Emissionen bei, Kerosin ca. 3%. Alle restlichen, verbleibenden Energieträger weisen zusammen einen Anteil von ca. 2,5% bei den Emissionen auf.

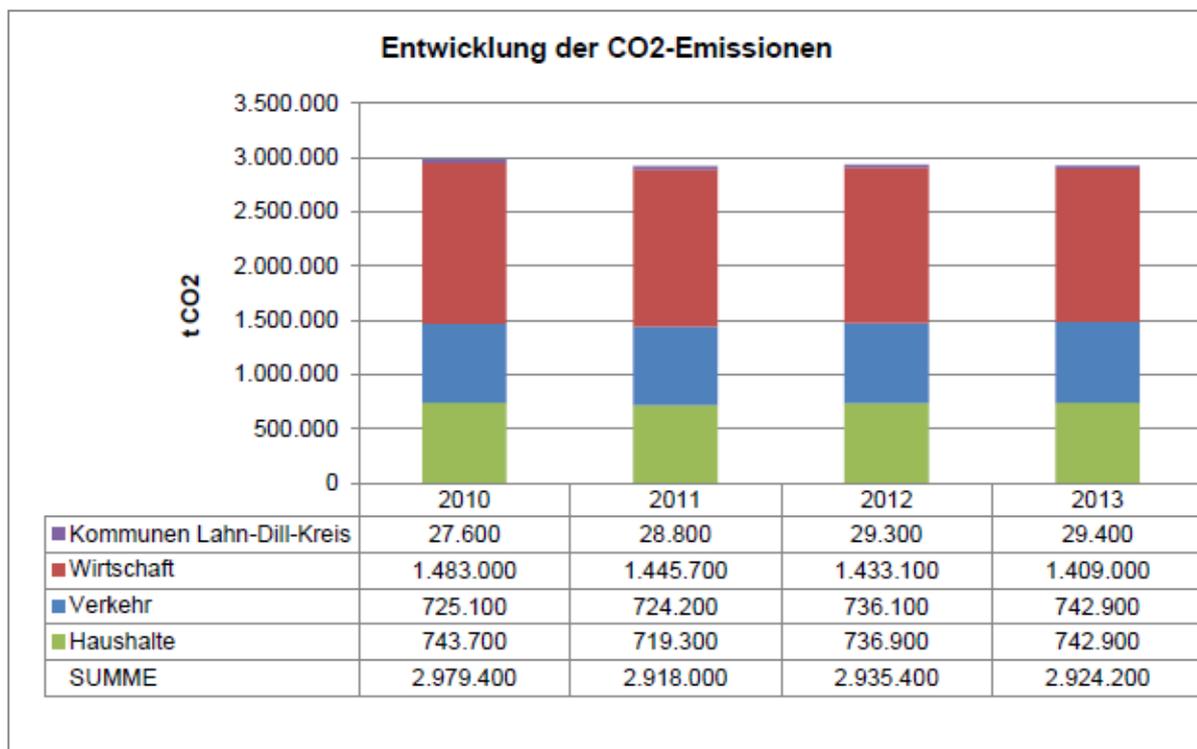


Abb.4: Vergleichende Darstellung der CO₂-Emissionen im Lahn Dill-Kreis aufgeteilt nach Verbrauchssektoren für die Jahre 2010 bis 2013. [Quelle: Energie- und Klimaschutzkonzept des Lahn-Dill-Kreises]

Übernimmt man die Betrachtung nach den Bereichen Haushalte, Verkehr, Wirtschaft und Kommune für die CO₂-Emissionen (Abbildung 5), so kommt der Wirtschaft hier der mit Abstand größte Anteil mit ca. 50% im Jahr 2010 und immer noch ca. 48% im Jahr 2013 zu. Die Anteile von Verkehr und Haushalten liegen relativ konstant jeweils bei ca. 25%, der kommunale Anteil bei ca. 1%.

Die Entwicklung der spezifischen CO₂-Emissionen je Einwohner unterscheidet sich erwartungsgemäß wenig von der Entwicklung der Gesamtsummen, da sich die Einwohnerzahl im Betrachtungszeitraum kaum verändert hat. Insgesamt lagen die spezifischen Emissionen im Jahr 2013 bei etwa 11,6 Tonnen je Einwohner und damit deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt von 9,5 Tonnen je Einwohner (UBA 2014). Die Gründe hierfür liegen in der Struktur des Lahn-Dill-Kreises.

3.3 Allgemeine Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehr

Um die genannten Emissionsreduktionen zu erreichen, sind Klimaschutzmaßnahmen und -instrumente notwendig. Die Instrumente sind mit ihrem jeweiligen Anteil an Ansparungen in Abbildung 26 aufgezeigt.

Das Handlungsrepertoire von Landkreisen sowie Städten und Gemeinden umfasst dabei vor allem die Siedlungs- und Verkehrsplanung, die Förderung umweltgerechter Verkehrsträger sowie bedingt Verbraucherinformation / Fahrverhalten.

Die Instrumente mit den größten Einsparpotenzialen (ökonomische Maßnahmen sowie gesetzgeberische Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugeffizienz) sind Bund bzw. EU vorbehalten.

Verteilung der Einsparungen auf die verschiedenen Instrumente (Jahr 2030)

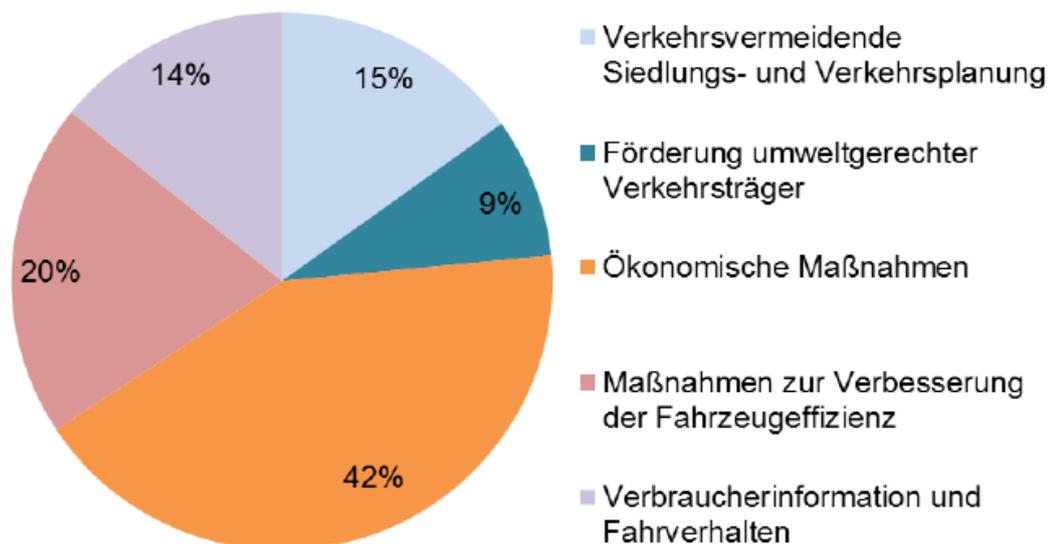


Abbildung 5: Treibhausgaseinsparungen nach Instrumenten. Eigene Darstellung nach Öko-Institut 2012 Energie- und Klimaschutzkonzept Lahn-Dill
[Quelle: Energie- und Klimaschutzkonzept des Lahn-Dill-Kreises]

3.4 Einsparungen im Lahn-Dill-Kreis

Bricht man die bundesweiten Ergebnisse zu den Gesamtminderungspotentialen aus der Renewability II-Studie und die Verteilung der Minderungsanteile auf die Potenzialbereiche aus der UBA-Studie auf den Lahn-Dill-Kreis herunter und nimmt dabei an, dass Bund und EU bis zum Jahr 2030 etwas geringere Klimaschutzanstrengungen unternehmen als in den beschriebenen Szenarien angenommenen, ergeben sich folgende theoretische Gesamt-Minderungspotenziale für den Vergleichszeitraum 2013 bis 2030:

Es kann von einer Einsparung für den Lahn-Dill-Kreis im Trend-Szenario von ca. 7% und im Aktiv-Szenario von knapp 24% im Verkehr ausgegangen werden. Dies entspricht einer Einsparung von gut 51.000 bzw. knapp 180.000 Tonnen CO₂ gegenüber dem Ausgangswert von 742.900 Tonnen im Jahr 2013.

4 Identifizierung von Maßnahmen

Im Rahmen der Erstellung des Energie- und Klimaschutzkonzeptes des Lahn-Dill-Kreises wurde eine ganze Reihe von Maßnahmen im Bereich Mobilität ausgearbeitet und beschrieben. Diese stellen einen Großteil des zukünftigen Handlungsfeldes des Mobilitätsmanagements dar. Die AG Mobilität hat den Prozess bereits seit zwei Jahre intensiv begleitet, hervorgegangene Projekte sind die Konzeptstudie zu MadL, die Umsetzung von „Mitfahrbänken“, die Reaktivierung der „AG Mobilität in Greifenstein“ und die Zusammenarbeit mit der Hochschule Rhein-Main. Aktuelle Themen sind derzeit z.B. das Projekt „Schnellradweg und die Finanzierung einer Machbarkeitsstudie“, die Teilnahme an der AG NH sowie Fahrradboxen an Bahnhöfen.

Weiterhin wurde in einer breit angelegten Studie „Mobilität auf dem Lande“ und eines Informationsseminars „Elektromobilität in den Kommunen“ verschiedene Handlungsoptionen erarbeitet.

Diese Bemühungen können personell aber nicht weiter „nebenher“ fortgesetzt werden, weswegen der Antrag auf Einrichtung eines Mobilitätsmanagements mit den in der AG Mobilität und im Energie- und Klimaschutzkonzept erarbeiteten konkreten Maßnahmen gestellt wird.

4.1.1 Organisation und Planungsprozesse

Maßnahme Mo1: Arbeitskreis Mobilität fortführen

Kurzbeschreibung	Im Rahmen des Energie- und Klimaschutzkonzepts wurde ein Arbeitskreis Mobilität mit unterschiedlichen Akteuren aus der Region gegründet. Der Arbeitskreis Mobilität hat die Erstellung des Konzepts inhaltlich und fachlich begleitet. Dieser Prozess soll fortgeführt und fachlich intensiver betreut werden, so dass der Arbeitskreis auch in Zukunft die Klimaschutzaktivitäten im Bereich Mobilität im Lahn-Dill-Kreis inhaltlich und fachlich begleitet und mitgestaltet. Dafür soll der Arbeitskreis auch dem Klimaschutzmanagement Mobilität beratend zur Seite stehen.
Zielgruppe	Mitglieder / Interessierte Arbeitskreis Mobilität
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität Mitwirkung: Kommunen (insb. Städte Solms und Wetzlar), Dritte

Maßnahme Mo2: Bürger in die Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung einbeziehen

Kurzbeschreibung	Um die Interessen der Bürger in der Verkehrsentwicklung und -planung zu berücksichtigen, sollten bei Planungen Bürger informiert und beteiligt werden. Sinnvoll ist zudem ein regelmäßiger, institutionalisierter Austausch zwischen der kommunalen Verwaltung und interessierten Bürgern sowie ggf. Interessensgruppen.
Zielgruppe	Lahn-Dill-Kreis und kommunaler Verkehrsplanung, Bürger, Interessensgruppen
Akteure	Initiierung und Umsetzung Kommunen: Verkehrsplanung Mitwirkung: Lahn-Dill-Kreis

Maßnahme Mo4: interkommunales Netzwerk „Nachhaltige Mobilität“ initiieren und betreiben

Kurzbeschreibung	Ein kommunales Netzwerk fördert den Austausch von Erfahrungen, Informationen und guten Beispielen und trägt dadurch zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bei. Gerade kleinere Kommunen haben häufig nicht die personelle Kapazität, sich bei allen Entwicklungen auf den neuesten Stand zu bringen. Zu bestimmten Themen kann das Netzwerk mit Fachleuten ergänzt werden. Das Netzwerk kann auch zwecks gemeinsamer Antragstellung bei Förderungen zusammenarbeiten und gegenüber anderen Institutionen auftreten.
Zielgruppe	Kreis, Kommunen, VLDW, LNO Wetzlar, ggf. Experten
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität Umsetzung und Mitwirkung: Kommunen (insb. Städte Solms und Wetzlar)

4.1.2 Information und Marketing

Maßnahme Mo5: Plattform für verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsinformationen aufbauen

Kurzbeschreibung	Um situationsgerecht das jeweils passendste Verkehrsmittel auswählen zu können, sind verkehrsmittelübergreifende (Internet-)Plattformen notwendig. Internetauftritte der Kommunen und des Kreises sind wichtige Informationsquellen auch zu Mobilität – sei es ÖPNV, Rad- oder Fußverkehr. Daher sollten die Internetauftritte ausgebaut werden und neben konkreten Fahrplaninformationen auch Informationen zu aktuellen Aktivitäten und Planungen bereitstellen.
Zielgruppe	Einwohner, Besucher
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Lahn-Dill-Kreis Mitwirkung: Kommunen, insb. Städte Solms und Wetzlar, RMV, VLDW

Maßnahme Mo6: Spritsparkurse einführen

Kurzbeschreibung	In Spritsparkursen, auch Öko-Fahrtraining genannt, wird Kraftfahrern in ein- bis zweitägigen Kursen eine kraftstoffsparende Fahrweise vermittelt. Sie stellen für die Teilnehmer und für die Umwelt einen Gewinn dar, ohne dass spritsparendes Fahren mit irgendwelchen Einschränkungen verbunden wäre. Flankierend können durch Wettbewerbe o.ä. Anreize zum Spritsparen geschaffen werden.
Zielgruppe	Einwohner, Mitarbeiter von Unternehmen aus dem Lahn-Dill-Kreis, Verwaltungsmitarbeiter
Akteure	Initiierung: Klimaschutzmanagement Mobilität Umsetzung: Anbieter von Spritsparkursen (Umweltverbände, Automobilclubs, Fahrzeughersteller, Verkehrswacht usw.)

Maßnahme Mo7: Emissionsarme Fahrzeuge für den Wirtschaftsverkehr bekannter machen

Kurzbeschreibung	In das ohnehin vorhandene Beratungsangebot von Handwerkskammer, IHK und anderen Verbänden sollte eine Beratung "Effiziente Nutzfahrzeuge" integriert werden, welche Handwerker und KMU berät sowie bei der Auswahl von Fahrzeugen und der Suche nach Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten unterstützt.
Zielgruppe	Unternehmen mit Wirtschaftsverkehr
Akteure	Initiierung und Umsetzung: IHK, Handwerkskammer u.a. Mitwirkung: Klimaschutzmanagement Mobilität

4.1.3 Rad- und Fußverkehr

Maßnahme Mo8: Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen bzw. mögliche Öffnung prüfen

Kurzbeschreibung	Die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist ein wichtiges Instrument, um die Durchgängigkeit von Radverkehrsnetzen zu gewährleisten und Radfahren zu attraktivieren. Nach der Neuregelung der StVO ist es nur bei Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage zulässig, Einbahnstraßen nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen. Demnach ist kreisweit eine mögliche Öffnung zu prüfen und ggf. umzusetzen.
Zielgruppe	(potenzielle) Radfahrer
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Kommunen: Verkehrsplanung Mitwirkung ggf. Kreis, ggf. Polizei, ggf. ADFC u.a.

Maßnahme Mo9: Flächendeckend moderne Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum anbieten

Kurzbeschreibung	Sichere und moderne Abstellanlagen im öffentlichen Raum sind ein wichtiger Faktor für eine höhere Radverkehrsnutzung im Landkreis. Insbesondere der Sicherheitsaspekt ist für Einheimische wie auch Besucher ein Argument pro oder contra Fahrradnutzung. Außerdem sollten Fördermöglichkeiten für das Anbringen von zeitgemäßen Radabstellanlagen an Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten sowie Schulen geprüft werden. Weiterhin sind Informationen für Bauherren zu geeigneten Fahrradabstellanlagen empfehlenswert.
Zielgruppe	(potenzielle) Radfahrer
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Kommunen: Verkehrsplanung Mitwirkung: ggf. Kreis, ggf. Denkmalschutz, ggf. Einzelhandel u.a.

Maßnahme Mo10: ausreichend Platz für Fußgänger und Radfahrer schaffen

Kurzbeschreibung	Aufgrund von Falschparken auf Anlagen für den Fuß- und Radverkehr werden Fußgänger und Radfahrer behindert, ihre Sicherheit wird gefährdet und das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren verliert dadurch an Attraktivität. Daher muss Falschparken unterbunden werden, durch verstärkte Kontrollen durch die Kommune sowie durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller). Weiterhin sollte für Fußgänger und Radfahrer auch baulich mehr Platz geschaffen werden. An vielen Stellen im Lahn- Dill Kreis gibt es sehr breite Straßen, die Gehwege hingegen sind jedoch oft sehr schmal.
Zielgruppe	(potenzielle) Radfahrer und Fußgänger
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Kommunen: Verkehrsplanung Mitwirkung: Lahn-Dill-Kreis

Maßnahme Mo11: Verbreitung von E-Bikes/ Pedelecs als Mobilitätsalternative fördern

Kurzbeschreibung	Im großteils hügeligen bis bergigen Lahn-Dill-Kreis sind elektrisch unterstützte Fahrräder deutlich attraktiver als rein muskelbetriebene. Sie können bei Strecken bis etwa 20 km eine Mobilitätsalternative zum Pkw sein. Ihre Verbreitung sollte gefördert werden.
Zielgruppe	(potenzielle) EBike-/ Pedelec- Fahrer
Akteure	Initiierung: Klimaschutzmanagement Mobilität Umsetzung: lokale Fahrradhändler, ggf. Werbeagentur, lokale Energieversorger Mitwirkung: Kommunen

Maßnahme Mo12: Qualitätsstandards für die kreisweite Fahrradwegweisung sichern

Kurzbeschreibung

Die vorhandene, FGSV-Standards entsprechende, kreisweite Fahrradwegweisung ist für Alltags-, Freizeit- und Urlaubsverkehr von Bedeutung. Die bestehende Qualität sollte dauerhaft gesichert werden. Dies kann durch eine flächendeckende Befahrung durch den Kreis mit Erstellung von Mängellisten erreicht werden. Für den Unterhalt und die Beseitigung von Mängeln sind die Kommunen zuständig.

Zielgruppe

(potenzielle) Radfahrer, Einwohner wie Besucher

Akteure

Initiierung und Umsetzung: Lahn-Dill-Kreis (Abteilung Tourismusförderung), Kommunen

4.1.4 Mobilitätsmanagement

Maßnahme Mo13: Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen etablieren

Kurzbeschreibung	Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen agiert auf zwei Ebenen: zum Einen wird der Kfz-Verkehr zu Kitas und Schulen reduziert, zum anderen werden den Kindern langfristig nachhaltige Mobilitätsweisen vermittelt und mit ihnen eingeübt. Zum Erreichen dieser Ziele können vielfältige Maßnahmen von klassischer Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegplanung über die Integration moderner Mobilitätsbildung in den Unterricht bis hin zu Projekten für Kinder und Schulungen für Eltern angewendet werden. Beispiele sind Busscouts, Unterrichtseinheiten zum Thema klimafreundliche Mobilität, das Malen des eigenen Schulwegs mit angenehmen und unangenehmen Abschnitten, Projekttag zu Radfahren,... Eine besondere Situation liegt im Lahn-Dill-Kreis mit den Schulzentren in Wetzlar und Dillenburg vor. Hier kann ein weiteres Ziel sein, den ruhenden Verkehr im Umfeld der Schule zu reduzieren. Eine Analyse des Standorts vor Ort und eine Befragung der Schülerinnen und Schüler kann dabei helfen, mögliche Lösungen (wie z.B. Mitfahrgemeinschaften) zu finden.
Zielgruppe	Schulen (Schüler, Lehrer, Eltern)
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität, Schulämter und Verkehrsplanung vom Kreis und Kommunen, Mitwirkend: staatliches Schulamt, VLDW, Verbände (ADFC, Verkehrswacht, VCD,...), Polizei

Maßnahme Mo14: Mobilitätsmanagement mit und für lokale Unternehmen und öffentliche Institutionen einführen

Kurzbeschreibung	<p>Mobilitätsmanagement umfasst einen breiten Fächer möglicher Maßnahmen, der stets auf die spezifischen Bedingungen des Standorts und die Mobilitätsbedürfnisse der Zielgruppe abgestimmt wird. Der Lahn-Dill Kreis ist ein bedeutender Arbeitsplatzstandort mit einer hohen Zahl an Arbeitsplätzen in Industrie und Gewerbe; dementsprechend ist dem betrieblichen Mobilitätsmanagement ein besonders hoher Stellenwert zuzuordnen. Als positive Effekte für die Unternehmen sowie für die Verwaltungsorgane im Lahn-Dill Kreis sind eine Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten der Mitarbeiter und Kosteneinsparungen, auch durch Reduzierung von Parkflächen sowie Effizienzsteigerung im Fuhrpark zu nennen. Mögliche Maßnahmen sind die Einführung eines Jobtickets, die Ausweitung und Qualitätssicherung von Fahrradabstellanlagen, eine gemeinsame Nutzung von Dienstfahrzeugen u.v.m..</p> <p>Als Multiplikator sollten die Verwaltungen des Kreises und der Kommunen mit gutem Beispiel vorangehen. Im Rahmen bzw. im Vorfeld dieser Maßnahme sollten auch die Möglichkeiten zur Einführung von Job-Ticket-Verträgen zwischen dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und größeren Arbeitgebern in Wetzlar und dem Lahn-Dill-Kreis näher geprüft werden.</p>
Zielgruppe	Unternehmen
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität, IHK, Handwerkskammer, Mitwirkung: VLDW, LNO Wetzlar

Maßnahme Mo15: Fahrgemeinschaften fördern

Kurzbeschreibung	<p>Der Lahn-Dill Kreis weist aufgrund seiner Funktion als Industrie- und Gewerbestandort eine hohe Zahl an Einpendlern auf. Aufgrund dessen eignet sich der Lahn-Dill Kreis besonders gut, um das Angebot an Fahrgemeinschaften auszuweiten und zu propagieren. Hierzu existieren bereits verschiedene flexible Fahrgemeinschaftsbörsen, die über ein Smartphone nutzbar sind. Diese gilt es umzusetzen und auszuweiten.</p>
Zielgruppe	Unternehmen
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität Mitwirkung: Unternehmen aus der Region

4.1.5 ÖPNV, inter- und multimodale Angebote

Maßnahme Mo17: Carsharing Angebote im Kreis einführen und private Carsharing-Portale bekannt machen.

Kurzbeschreibung Carsharing ist eine organisierte, gemeinsame Verwendung von Pkw durch mehrere Nutzer. Gegen ein zeit- und/oder entfernungsabhängiges Entgelt erhält der Nutzer ein Carsharingfahrzeug, das vom Anbieter unterhalten wird. Es sollte ein professionelles Carsharing-Angebot im Kreis mit mehreren Standorten (vorzugsweise an Bahnhöfen, Rathäusern o.ä.) und möglichst mehreren Fahrzeugen pro Standort aufgebaut werden. Als Grundlast können tagsüber Verwaltungen oder Untenehmen Carsharing-Fahrzeuge nutzen und damit wenig genutzte Fuhrparkfahrzeuge ersetzen. Beim Aufbau ist es sinnvoll, bereits in der Region tätige Anbieter (z.B. book-n-drive, e-wald oder Angebote in Wetzlar) anzufragen bzw. einzubeziehen, da so der potenzielle Nutzerkreis wie auch die Nutzungsmöglichkeiten ausgedehnt werden. Darüber hinaus sollte auch das private Carsharing stärker beworben werden. Free-Floating-Carsharing sollte erst dann unterstützt werden, wenn eine positive Klimabilanz nachgewiesen werden kann.

Zielgruppe Einwohner und Besucher

Akteure Initiierung: Klimaschutzmanagement Mobilität
Umsetzung: Carsharing-Anbieter

Maßnahme Mo18: Bike+Ride ausbauen

Kurzbeschreibung Mit Bike+Ride- Angeboten können auch längere Strecken klimafreundlich mit Rad und ÖPNV zurückgelegt werden. Aufgrund der hohen Anzahl von Einpendlern sollte das Bike+Ride- Angebot, insbesondere an Bahnhöfen sowie an ÖPNV-Haltestellen mit größeren Einzugsradien, qualitativ verbessert (Diebstahl- und Witterungsschutz) und quantitativ ausgebaut werden. Da immer mehr hochwertige Fahrräder (u.a. Pedelecs) genutzt werden, sind an Bahnhöfen zusätzlich abschließbare Fahrradboxen anzulegen, die vermietet werden können.

Zielgruppe Einwohner und Pendler

Akteure Initiierung: Klimaschutzmanagement Mobilität Umsetzung und Mitwirkung: Verkehrsplanung Kreis und Kommunen, DB, ggf. RMV, VLDW

Maßnahme Mo19: Park+Ride- und Parken+Mitnehmen- Angebote ausbauen

Kurzbeschreibung	Der Ausbau von P+R- und P+M-Angeboten bildet die infrastrukturelle Voraussetzung für die Kombination von Auto und öffentlichem Verkehr bzw. für funktionierende Fahrgemeinschaften. Die Rahmenbedingungen hierfür sind im Lahn-Dill Kreis prinzipiell sehr gut, da viele Flächen in günstiger Lage vorhanden sind. Es sollte geprüft werden, wo weitere P+R und P+M Anlagen errichtet werden können.
Zielgruppe	Einwohner und Pendler
Akteure	Initiierung: Klimaschutzmanagement Mobilität Umsetzung und Mitwirkung: Verkehrsplanung Kreis und Kommunen, DB, ggf. RMV, VLDW

Maßnahme Mo20: Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstationen einrichten

Kurzbeschreibung	Mobilitätsstationen sind Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel: Grundlage ist eine hochwertige ÖPNV-Haltestelle, bestückt mit Carsharing-Fahrzeugen, qualitätsvolle Fahrradabstellanlagen, ggf. Leihfahrrädern und Mobilitätsinformationen. Mobilitätsstationen erleichtern die intermodale Nutzung des Umweltverbunds. Sie sollten an Bahnhöfen und wichtigen ÖPNV-Haltestellen eingerichtet werden.
Zielgruppe	Einwohner
Akteure	Initiierung: Klimaschutzmanagement Mobilität Umsetzung: Verkehrsplanung Kreis und Kommunen Mitwirkung: RMV, VLDW, DB

Maßnahme Mo21: Einführung von flexiblen Angeboten wie Bürgerbusse oder Anrufsammeltaxen (AST) in bisher nicht vom ÖPNV bedienten Relationen prüfen

Kurzbeschreibung	Bürgerbusse oder Anruf-Sammel-Taxen eignen sich, um im ländlichen Raum vom ÖPNV nicht oder kaum abgedeckte Gebiete mit geringem Fahrgastpotenzial zu erschließen, insbesondere an Wochenenden und Feiertagen. Die Gemeinde Lahnau bietet seit Februar 2014 einen Bürgerbus an, der von ehrenamtlichen Fahrern betrieben wird und könnte diesbezüglich kreisweit eine Vorreiterrolle einnehmen.
Zielgruppe	Einwohner und Besucher der Gebiete
Akteure	Initiierung und Umsetzung: VLDW

4.2 Handlungspunkte aus dem Arbeitskreis Mobilität

Die Arbeitsgruppe Mobilität wurde im Verlauf der Ausarbeitung des Energie- und Klimaschutzkonzeptes gegründet. Ziel ist eine vertiefende Bearbeitung von Mobilitätsthemen, die im Expertenrat (Fachgremium zur Begleitung des Energie- und Klimaschutzkonzeptes) nicht näher betrachtet werden konnten. Um die Arbeit des Gremiums möglichst auf alle Facetten der Mobilität auszurichten, stammen die Mitglieder aus den nachfolgend verschiedenen Interessensgruppen:

- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
- Region Lahn-Dill-Wetzlar
- Bereichsleiter Intermodalität und Regionalbus beim RMV
- VCD Kreisverband Lahn-Dill
- Energie- und Klimaschutzmanager Lahn-Dill-Kreis
- Vors. ADFC Lahn-Dill
- Lahn-Dill-Kreis - Toursimus
- Lahntal Tourismus Verband e.V.
- Lahn-Dill-Kreis - Abt. für den ländlichen Raum
- Vors. ADFC Ortsverband Dill
- Verkehrstechnik ADAC
- Verkehrsplanerin ÖPNV

- Verkehrswacht Dillenburg
- Vors. ADFC Ortsverband Wetzlar
- Regionalmanagement Lahn-Dill-Bergland e.V.
- Umweltdezernent
- Fahrgastverband Pro Bahn
- IHK Lahn-Dill
- Verkehrsverbund Lahn-Dill-Weil (VLDW)
- Bürgerservice Stadt Herborn, Fachbereich 3
- Energie- und Klimaschutzmanagerin Solms und Wetzlar
- Lahn-Dill-Kreis, Technisches Verkehrswesen
- Lahn-Dill-Kreis, Wirtschaftsförderung
- mobileeee (mobile eco efficient experience)
- enwag
- Lahn-Dill-Kreis, Schulservice
- Lahn-Dill-Kreis, Bauen und Liegenschaften, Tiefbauangelegenheiten
- Verkehrswacht Wetzlar e.V.
- Lahn-Dill-Kreis, Stabstelle Tourismus
- Gemeinde Greifenstein - Planung & Recht -
- Lokale Nahverkehrsorganisation Stadt Wetzlar
- Lahn-Dill-Kreis, Frauenbüro
- Lahn-Dill-Kreis, Erster Kreisbeigeordneter
- Seniorenbeauftragte der Stadt Wetzlar
- Kulturticket Lahn-Dill e.V.

Seit seiner Gründung im Jahr 2015 trafen sich die Mitglieder in bisher 4 Arbeitssitzungen, um Handlungsfelder aufzuzeigen, Empfehlungen auszusprechen und Entwicklungen anzuregen.

Folgende, für den Kreis und seine Kommunen mögliche Handlungsoptionen wurden hieraus identifiziert.

Schwerpunkt **berufliche** Mobilität, z.B.:

- (AGM1) Jobticket auch als Angebot in größeren Unternehmen entwickeln – in Wetzlar aufgrund der Unternehmensdichte beginnend
- (AGM2) Mobilitätsangebote für Dienst- und Wohnortfahrten erstellen
- (AGM3) Kreiseigene und kommunale Fuhrparke optimieren und, soweit wirtschaftlich, umstellen (E-Auto, E-Bike, Car-Sharing)
- (AGM4) Ladeinfrastruktur für E-Autos ausbauen
- (AGM5) Pendlerparkplätze / Park+Ride-Angebote erfassen, ausbauen und bewerben
- (AGM6) Betriebseigene Mitarbeiterbeförderung zwischen Wohnort und Arbeitsstelle für abgelegene Firmenstandorte fördern
- (AGM7) Pendlerportale bewerben

Schwerpunkt **Schnittstellen zum ÖPNV**

- (AGM8) Fahrradmitnahme beim Busverkehr (Fahrradträger, Fahrradanhänger) verbessern und ausbauen
- (AGM9) Fahrradabstellanlagen an Zustiegspunkten zum ÖPNV prüfen und zertifizieren lassen
- (AGM10) Car-Sharing-Angebote an Bahnhöfen einwerben

Schwerpunkt **Radverkehr**

- (AGM11) Infrastruktur der Radfahrwege optimieren und die Nutzungsintensität verbessern
- (AGM12) E-Bike: Ladestationen und Ausleihsysteme ausbauen
- (AGM13) Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen mit 70-90% Förderung durch den RMV nutzen, Ansprache an die Kommunen im Lahn-Dill-Kreis

- (AGM14) Bildungsarbeit an Schulen (Radfahren und Schule)

Übergreifende Mobilität

- (AGM15) Digitale Mobilitätsplattformen aller Angebote entwickeln (z.B. FlixBus o.ä.)

4.3 Handlungsansätze aus dem Projekt „Mobilität auf dem Lande“

Der Lahn-Dill-Kreis ist, wie seine nördlichen Nachbarkreise ein ländlich geprägter Raum mit einigen Oberzentren. Diese typische Struktur weist insbesondere auf dem Land wenig vielfältige Mobilitätsformen, dafür aber Problemstellungen für Randgruppen auf. Zukünftige Herausforderungen wurden im Rahmen einer gemeinsamen Projektstudie identifiziert. Diese Studie nahm im Schwerpunkt die Perspektive der Regionalentwicklung ein. Sie ging der Frage nach, welche Einflussmöglichkeiten die eigenständige Regionalentwicklung nehmen kann. Dem Überangebot an privaten Verkehrsmitteln steht ein Mangel an öffentlichen Mobilitätsangeboten gegenüber. Besonders betroffen sind davon Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit geringem Einkommen sowie Migranten. Um die Mobilität für alle Generationen unabhängig vom Einkommen und dem Alter zu sichern, müssen innovative und integrierte Mobilitätskonzepte erarbeitet werden.

Dabei hat die Studie zwei Aspekte untersucht. Zum einen wurde geschaut, wer in den jeweiligen Teilregionen mit welchen Wohnheiten im Bereich Mobilität wohnt. Und zum anderen wurde die Infrastruktur unter die Lupe genommen, welche Hauptverkehrsachsen gibt es in den Teilregionen, wo sind Straßen vorhanden und welche Linienbusse verbinden Ortschaften miteinander. Daher ergeben sich für die untersuchten Teilregionen auch unterschiedliche Lösungsansätze, aber vor allem ein milieuspezifischer Ansatz, denn unterschiedliche soziale Milieus haben ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten.

Wenn man Mobilitätsverhalten ändern will, muss man verstehen welche Bedeutung das Verkehrsmittel für den anderen hat. Wer Menschen dazu bewegen will, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern braucht milieuspezifische Strategien.

Das eigene Verkehrsmittel dient vielen Menschen nicht nur dazu, mobil zu sein. Es ist vielmehr Teil ihrer Identität und damit, ähnlich wie Kleidung, Ausdrucksmittel für den eigenen Lebensstil. Es kann ein Zugehörigkeitsgefühl verleihen, bzw. umgekehrt, auch ein Instrument der Abgrenzung von anderen sein. Der Mobilitätsstil sowie die Bedeutung des Verkehrsmittels unterscheiden sich zwischen verschiedenen sozialen Milieus. Wer beispielsweise dem sozial-ökologischen Milieu zugerechnet werden kann, wird es eher peinlich finden, unter seinesgleichen mit einem stark motorisierten Sportwagen vorzufahren. Gut fürs Image hingegen wäre ein Fahrrad. Wer eher dem konservativ etablierten Milieu angehört, legt meist Wert darauf, seine gehobene gesellschaftliche Stellung auch durch einen gediegen wirkenden Wagen zu unterstreichen und dürfte es in aller Regel unangemessen finden, sich zum Trampen an den Straßenrand zu stellen.

Vornehmlich im urbanen Raum beginnt das eigene Auto bei progressiv eingestellten Milieus allmählich seine Bedeutung als Statussymbol an andere Konsumgüter abzutreten. Dort gelingt es eher, ein Auto auf seine Funktion als Fortbewegungsmittel zu reduzieren. Damit ist eine Voraussetzung zu einem rationelleren Umgang mit Verkehrsmitteln geschaffen, die es ermöglicht, Fahrzeuge gemeinsam und zugeschnitten auf den jeweiligen Bedarf zu nutzen.

Dort, wo eine gute Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden ist und auch gute Radverbindungen bestehen, könnte durch zusätzliche Fahrradstellplätze Anreize geschaffen werden, auf das Auto zu verzichten. Wo dies nicht der Fall ist, könnten Menschen ihre Fahrzeuge besser auslasten, in dem sie häufiger zusammen fahren oder Fahrzeuge gemeinschaftlich nutzen. Ob Bürgerbus, Mitnahmesysteme, Mitnahmebänke oder CarSharing, es gibt viele Möglichkeiten auch auf dem Land mobil zu sein. Dabei schaute man weniger darauf, wie die großen Rahmenbedingungen für Mobilität verändert werden könnten oder müssten. Die politisch administrative Ebene hat ihre eigenen Möglichkeiten beispielsweise den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und seine Finanzierung zu reformieren.

Doch das Denken in Zuständigkeiten baut Grenzen auf, die dann wieder schwer zu überwinden sind, wenn es um flexible Lösungen geht. Daher haben sich in diesem Kooperationsprojekt sechs benachbarte LEADER-Regionen aus drei Landkreisen vernetzt und zusätzlich in einer Lenkungsgruppe auch Wirtschaftsförderer, Beauftragte für Klimaschutz und Energie sowie Vertreter der Nahverkehrsgesellschaften eingebracht.

Im Rahmen dieses Projektes wurden auch Bürger im Rahmen einer Ideenveranstaltung („AG Mobilität in Greifenstein“) mit eingebunden.

Die Erkenntnisse, die in diesem Gesamtprojekt gewonnen werden konnten, sind in wesentlichen Teilen den Beiträgen von Bürgerinnen und Bürgern von sieben ausgerichteten Regionalworkshops zu verdanken.

Anspruch des Projekts war das Aufzeigen von Handlungsansätzen, wie diese beiden Ziele von regionalen Entwicklungsgruppen verfolgt werden können.

Dabei wurden nachfolgende Handlungsansätze identifiziert.

- (MadL1) Etablierung von Fahrgemeinschaften und Mitfahrssystemen
- (MadL2) Etablierung von Car-Sharing-Gemeinschaften
- (MadL3) Förderung des Multimodalen Verkehrs durch Zusammenbringen der verschiedenen Planungs- und Entscheidungs-ebenen bei privaten bzw. bürgerschaftlichen Initiativen.
- (MadL4) Handlungsansätze zum Schließen von Angebotslücken ausarbeiten

Die gesamte Studie ist abrufbar unter: <http://www.hessische-regionalforen.de/madl>

4.4 Handlungsempfehlungen aus dem Informationsseminar „Elektromobilität in den Kommunen“

Im Rahmen eines Informationsseminars wurde auf Kreisebene mit Entscheidungsträger aus den Kommunen (Bürgermeister und Bauamtsleiter) sowie Versorgungsbetriebe, Finanzinstitute und Verkehrsbetriebe über die aktuellen Entwicklungen der Elektromobilität diskutiert. Dabei stand besonders die Notwendigkeit einer zielgerichteten und für den ländlichen Raum notwendigen Ladeinfrastruktur im Vordergrund. Vor allem die Fragen der Aufgaben der Kommunen hinsichtlich der zu erwartenden verkehrsgesellschaftlichen Herausforderungen standen im Mittelpunkt des Seminars.

Aus dem Seminar heraus wurden folgende Handlungsschwerpunkte identifiziert:

- (EiK1) Netzwerk der regionalen Akteure bilden
- (EiK2) Attraktive Mobilitätsformen unter Einbindung von E-Mobilität entwickeln
- (EiK3) Elektromobilität und Carsharing verknüpfen
- (EiK4) Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs zur Förderung der E-Mobilität für Kommunen
- (EiK5) Elektromobilitätsstrategie für Unternehmen erarbeiten und bewerben

5 Priorisierung und Zusammenfassung in Maßnahmenblätter

Aus allen vorab dargestellten Maßnahmen wurden nachfolgend Maßnahmenblätter erstellt, die die einzelnen Maßnahmen beschreiben, eine Bewertung und Priorisierung vornehmen und Zielgruppen und Akteure benennen. Ferner wurde versucht einen Kostenansatz (dort wo notwendig) zu erstellen und Energie- und CO₂-Einsparpotentiale zu ermitteln. Aus der Vielzahl der benannten Maßnahmen wurden unter den Gesichtspunkten der Umsetzbarkeit, Themenzusammenhang und Klimarelevanz 21 Maßnahmen zusammengestellt.

Alle im Maßnahmenkatalog beschriebenen Maßnahmen sind wichtig für die Erreichung der Klimaschutzziele. Es können jedoch nicht alle Projekte gleichzeitig bearbeitet werden, einige sind zudem augenscheinlich dringender als andere. Daher wurde ein Bewertungs- und Priorisierungssystem angewandt, um die Maßnahmen zu priorisieren.

Folgende vier Bewertungskriterien fließen in die Bewertung ein und werden nachfolgend beschrieben:

1. Signifikanz
2. Klimarelevanz
3. Umsetzbarkeit
4. Wirtschaftlichkeit

Jedes Kriterium wird in einer dreistufigen Skala bewertet. Diese Bewertung wird nachfolgend für die einzelnen Kriterien dargestellt. Die Bewertung der Maßnahmen erfolgte in enger Zusammenarbeit mit Vertretern der Lenkungsgruppe des Energie- und Klimaschutzkonzepts. Zudem flossen die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen und den Expertenratssitzungen in die Bewertung und Priorisierung ein.

Signifikanz

Mit der Signifikanz einer Maßnahme wird deren Bedeutung und Wichtigkeit für den Gesamtprozess sowie den klima- und energiepolitischen Diskurs in der Region bewertet. Eine hohe Signifikanz hat eine Maßnahme z.B. dann, wenn sie Voraussetzung für weitere Maßnahmen bzw. für die Erreichung der Klimaschutzziele ist, wenn die Maßnahme eine Signal- bzw. Multiplikatorwirkung hat, oder wenn sie besonders schnell wirksam oder effektiv ist. Die Bewertung der Signifikanz ist weit gehend subjektiv, orientiert sich aber an folgenden konkreten Fragestellungen:

- a) Ist die Maßnahme Voraussetzung zur Erreichung der Klimaschutzziele bzw. zur Umsetzung weiterer Maßnahmen?
- b) Hat die Maßnahme besondere Signalwirkung?
- c) Passt die Maßnahme besonders gut zum Selbstbild der Region?
- d) Werden mit der Maßnahme andere wichtige Akteure erreicht?
(Multiplikatoreffekte)
- e) Zeigt die Maßnahme schnelle Ergebnisse bzw. ist die Maßnahme besonders effektiv?

Klimarelevanz

Die Klimarelevanz veranschaulicht die zu erwartenden Wirkungen einer Maßnahme im Hinblick auf Energie- und CO₂-Einsparung. Nicht allen Maßnahmen können Einsparpotenziale zugeordnet werden, viele Maßnahmen wirken rahmensetzend oder unterstützend. Das trifft insbesondere auf organisatorische und informatorische Maßnahmen zu. Bei diesen Maßnahmen wurde auf eine Bewertung der Klimarelevanz verzichtet. Bei einigen Maßnahmen können die CO₂-Minderungspotenziale sehr konkret gefasst werden, bei anderen sind qualitative Abschätzungen über indirekte Wirkungen erforderlich. Wo dies möglich ist, erfolgt die Bewertung der Klimarelevanz anhand der CO₂-Einsparung im AKTIV Szenario nach folgender Skala:

- Hohe Klimarelevanz: die Maßnahme trägt dazu bei, dass 5% oder mehr der CO₂-Einsparungen des AKTIV-Szenarios erreicht werden.
- Mittlere Klimarelevanz: zwischen 0,5 und 5% der CO₂-Einsparungen im AKTIV-Szenario werden durch die Maßnahme beeinflusst
- Geringe Klimarelevanz: die Maßnahme trägt dazu bei, dass 0,5% oder weniger der CO₂-Einsparungen des AKTIV-Szenarios erreicht werden.

Umsetzbarkeit

Die Umsetzbarkeit einer Maßnahme ist wiederum ein an subjektive Teilkriterien gebundenes Bewertungskriterium. Wenn die Umsetzung der Maßnahme mit geringen Hemmnissen verbunden ist, dann ist die Umsetzbarkeit hoch. Ähnlich wie bei der Signifikanz dienen konkrete Fragen zur Bewertung der Umsetzbarkeit:

- a) Ist die Maßnahme besonders komplex, beispielsweise dadurch, dass viele Akteure eingebunden werden müssen?
- b) Sind politische / administrative Barrieren oder Widerstände wichtiger Akteursgruppen vor Ort zu erwarten?
- c) Gibt es Einschränkungen aufgrund enger finanzieller Spielräume bzw. anderer logistischer Anforderungen?
- d) Gibt es bereits erkennbare Ansätze / Akteure zur Umsetzung?

Wirtschaftlichkeit

Mit dem Kriterium Wirtschaftlichkeit wird der finanzielle Aspekt der Maßnahmen bewertet. Dabei werden die Maßnahmen aus Sicht derjenigen Akteure bewertet, die im Endeffekt investiv tätig werden. Wenn beispielsweise Beratungsangebote der Kommunen auf den Austausch von veralteten Elektrogeräten in Privathaushalten abzielen, dann wird bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit dieser Austausch der Elektrogeräte aus Sicht der Privathaushalte bewertet. Für das Beratungsprogramm selbst ist eine Bewertung aus wirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll. Als weiterer Aspekt fließt die Generierung von regionaler Wertschöpfung in die Bewertung der Wirtschaftlichkeit ein. Wenn eine Maßnahme dazu führt, dass regionale Wertschöpfung generiert wird, dann hat dies positive Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit (heißt aber nicht, dass dann automatisch die Wirtschaftlichkeit „positiv“ eingestuft wird).

Maßnahmenblatt M 1

Maßnahme	Mo 1: Arbeitskreis Mobilität fortführen											
Beschreibung	Im Rahmen des Energie- und Klimaschutzkonzepts wurde ein Arbeitskreis Mobilität mit unterschiedlichen Akteuren aus der Region gegründet. Der Arbeitskreis Mobilität hat die Erstellung des Konzepts inhaltlich und fachlich begleitet. Dieser Prozess soll fortgeführt werden, so dass der Arbeitskreis auch in Zukunft die Klimaschutzaktivitäten im Bereich Mobilität im Lahn-Dill-Kreis inhaltlich und fachlich begleitet und mitgestaltet. Dafür soll der Arbeitskreis auch dem Klimaschutzmanagement Mobilität beratend zur Seite stehen.											
Bewertung	<table border="1" data-bbox="486 862 1388 929"> <thead> <tr> <th data-bbox="486 862 715 896">Signifikanz</th> <th data-bbox="715 862 938 896">Klimarelevanz</th> <th data-bbox="938 862 1161 896">Umsetzbarkeit</th> <th data-bbox="1161 862 1388 896">Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="486 896 715 929">Hoch</td> <td data-bbox="715 896 938 929">k.b.</td> <td data-bbox="938 896 1161 929">Hoch</td> <td data-bbox="1161 896 1388 929">k.b.</td> </tr> </tbody> </table>				Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Hoch	k.b.	Hoch	k.b.
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit									
Hoch	k.b.	Hoch	k.b.									
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1											
Zielgruppe	Mitglieder / Interessierte Arbeitskreis Mobilität											
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität Mitwirkung: Kommunen (insb. Städte Solms und Wetzlar), Dritte											
Querbezug zu	Mo1, Unterstützt eine Vielzahl der Maßnahmen im Mobilitätsbereich											
Kosten / Aufwand	Es entstehen keine Kosten, lediglich ein geringer Personalaufwand, der durch Synergieeffekte jedoch wieder ausgeglichen wird.											
Erwartete Wirkungen												
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	keine direkte Einsparung										
	<i>CO2-Einsparung</i>	keine direkte Einsparung										
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	keine direkte Wertschöpfung										
<i>Weiche Faktoren</i>												

Maßnahmenblatt M2

Maßnahme	Mo4: Interkommunales Netzwerk Nachhaltige Mobilität initiieren und betreiben		
Beschreibung	Ein kommunales Netzwerk fördert den Austausch von Erfahrungen, Informationen und guten Beispielen und trägt dadurch zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bei. Gerade kleinere Kommunen haben häufig nicht die personelle Kapazität, sich bei allen Entwicklungen auf den neuesten Stand zu bringen. Zu bestimmten Themen kann das Netzwerk mit Fachleuten ergänzt werden. Das Netzwerk kann auch zwecks gemeinsamer Antragstellung bei Förderungen zusammenarbeiten und gemeinsam gegenüber anderen Institutionen auftreten.		
Bewertung	Signifikanz k.b.	Klimarelevanz Hoch	Umsetzbarkeit Hoch Wirtschaftlichkeit mittel
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1		
Zielgruppe	Kreis, Kommunen, VLDW, LNO Wetzlar, ggf. Experten		
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität		
Querbezug zu			
Kosten / Aufwand	Es entstehen keine Kosten, lediglich ein geringer Personalaufwand, der durch Synergieeffekte jedoch wieder ausgeglichen wird.		
Erwartete Wirkungen			
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	keine direkte Einsparung	
	<i>CO2-Einsparung</i>	keine direkte Einsparung	
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	keine direkte Wertschöpfung	
<i>Weiche Faktoren</i>	Sensibilisierung und Bewusstseinschaffung der Beteiligten		

Maßnahmenblatt M3

Maßnahme	Mo6: Spritsparkurse einführen										
Beschreibung	In Spritsparkursen, auch Öko-Fahrtraining genannt, wird Kraftfahrern in ein- bis zweitägigen Kursen eine kraftstoffsparende Fahrweise vermittelt. Sie stellen für die Teilnehmer und für die Umwelt einen Gewinn dar, ohne dass spritsparendes Fahren mit irgendwelchen Einschränkungen verbunden wäre. Flankierend können durch Wettbewerbe o.ä. Anreize zum Spritsparen geschaffen werden.										
Bewertung	<table border="1"> <tr> <th>Signifikanz</th> <th>Klimarelevanz</th> <th>Umsetzbarkeit</th> <th>Wirtschaftlichkeit</th> </tr> <tr> <td>Hoch</td> <td>Hoch</td> <td>Hoch</td> <td>k.b.</td> </tr> </table>	Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Hoch	Hoch	Hoch	k.b.		
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit								
Hoch	Hoch	Hoch	k.b.								
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1										
Zielgruppe	Einwohner, Mitarbeiter von Unternehmen aus dem Lahn-Dill-Kreis, Verwaltungsmitarbeiter										
Akteure	Initiierung: Klimaschutzmanagement Mobilität Umsetzung: Anbieter von Spritsparkursen (Umweltverbände, Automobilclubs, Fahrzeughersteller, Verkehrswacht usw.)										
Querbezug zu	Mo6										
Kosten / Aufwand	geringe personelle für Koordination Kosten ca. 500 Euro für einen Kurs										
Erwartete Wirkungen											
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Je nach Fahrstil können bis zu 30% Treibstoff eingespart werden. Die Auswertung von durchgeführten Kursen bei einer Landkreisverwaltung hat im vorher / nachher – Vergleich eine Einsparung von 20% ergeben. Siehe auch: http://www.ecodrive.ch/index.php?page=film3 .									
	<i>CO2-Einsparung</i>	Ca. 1.330 t CO2/a, entsprechend 1% der Verkehrsemissionen.									
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	keine direkte Wertschöpfung									
<i>Weiche Faktoren</i>											

Maßnahmenblatt M4

Maßnahme	Mo7 : Emissionsarme Fahrzeuge für den Wirtschaftsverkehr bekannter machen			
Beschreibung	In das ohnehin vorhandene Beratungsangebot von Handwerkskammer, IHK und anderen Verbänden sollte eine Beratung "Effiziente Nutzfahrzeuge" integriert werden, welche Handwerker und KMU berät sowie bei der Auswahl von Fahrzeugen und der Suche nach Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten unterstützt.			
Bewertung	Signifikanz Mittel	Klimarelevanz Hoch	Umsetzbarkeit neutral	Wirtschaftlichkeit neutral
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1			
Zielgruppe	Unternehmen mit Wirtschaftsverkehr			
Akteure	Initiierung und Umsetzung: IHK, Handwerkskammer u.a. Mitwirkung: Klimaschutzmanagement Mobilität			
Querbezug zu	Mo7			
Kosten / Aufwand	Es entstehen keine Kosten, lediglich ein geringer Personalaufwand, der durch Synergieeffekte jedoch wieder ausgeglichen wird.			
Erwartete Wirkungen				
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Der Wirtschaftsverkehr ist für eine Fahrleistung von 27,4% der Fahrleistung in Deutschland verantwortlich		
	<i>CO2-Einsparung</i>	Der Anteil des Wirtschaftsverkehrs an den gesamten CO2-Emmissionen in Deutschland ist sehr hoch. Durch Elektrifizierungsstrategien in bestimmten Fahrzeugkategorien können bis zu 3,2 Mio t CO2 im Jahr eingespart werden.		
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	Große Regionale Wertschöpfung bei Unternehmen		
<i>Weiche Faktoren</i>				

Maßnahmenblatt M5

Maßnahme	Mo11 : Verbreitung von E-Bikes/ Pedelecs als Mobilitätsalternative fördern											
Beschreibung	Im großteils hügeligen bis bergigen Lahn-Dill-Kreis sind elektrisch unterstützte Fahrräder deutlich attraktiver als rein muskelbetriebene. Sie können bei Strecken bis etwa 20 km eine Mobilitätsalternative zum Pkw sein. Ihre Verbreitung sollte gefördert werden.											
Bewertung	<table border="1" data-bbox="486 660 1388 734"> <thead> <tr> <th data-bbox="486 660 702 694">Signifikanz</th> <th data-bbox="702 660 917 694">Klimarelevanz</th> <th data-bbox="917 660 1133 694">Umsetzbarkeit</th> <th data-bbox="1133 660 1388 694">Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="486 694 702 734">Hoch</td> <td data-bbox="702 694 917 734">Mittel</td> <td data-bbox="917 694 1133 734">Hoch</td> <td data-bbox="1133 694 1388 734">k.b.</td> </tr> </tbody> </table>				Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Hoch	Mittel	Hoch	k.b.
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit									
Hoch	Mittel	Hoch	k.b.									
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1											
Zielgruppe	(potenzielle) E-Bike-/Pedelec-Fahrer											
Akteure	Initiierung: Klimaschutzmanagement Mobilität Umsetzung: lokale Fahrradhändler, ggf. Werbeagentur, lokale Energieversorger Mitwirkung: Kommunen											
Querbezug zu	Mo11, Mo9, AGM12											
Kosten / Aufwand	Werbekosten, ggf. Kosten für Zuschüsse bei Pedelec-Kauf, Anpassung von Infrastruktur											
Erwartete Wirkungen												
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Bei Verlagerung von 2% der bisher mit dem Auto zurückgelegten Strecken der Kreisbewohner auf das Pedelec (Annahme: Aufgeladen mit Ökostrom), können rund 50.000 MWh eingespart werden. Die Einsparung von 2% bedeutet, gemittelt auf jeden einzelnen Kreisbewohner, eine Verlagerung von 16 km Fahrstrecke im Monat vom PKW auf das Pedelec .										
	<i>CO2-Einsparung</i>	Dies bedeutet eine Einsparung von rund 15.000 t CO2.										
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	Beim Kauf der Pedelecs vor Ort entsteht eine regionale Wertschöpfung im Fahrradhandel. Hingegen geht der Kauf von Treibstoff zurück.										
<i>Weiche Faktoren</i>												

Maßnahmenblatt M 6

Maßnahme	Mo13 : Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen etablieren											
Beschreibung	<p>Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen agiert auf zwei Ebenen: zum Einen wird der Kfz-Verkehr zu Kitas und Schulen reduziert, zum anderen werden den Kindern langfristig nachhaltige Mobilitätsweisen vermittelt und mit ihnen eingeübt. Zum Erreichen dieser Ziele können vielfältige Maßnahmen von klassischer Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegplanung über die Integration moderner Mobilitätsbildung in den Unterricht bis hin zu Projekten für Kinder und Schulungen für Eltern angewendet werden. Beispiele sind Busscouts, Unterrichtseinheiten zum Thema klimafreundliche Mobilität, das Malen des eigenen Schulwegs mit angenehmen und unangenehmen Abschnitten, Projekttag zu Radfahren,...</p> <p>Eine besondere Situation liegt im Lahn-Dill-Kreis mit den Schulzentren in Wetzlar und Dillenburg vor. Hier kann ein weiteres Ziel sein, den ruhenden Verkehr im Umfeld der Schule zu reduzieren. Eine Analyse des Standorts vor Ort und eine Befragung der Schülerinnen und Schüler kann dabei helfen, mögliche Lösungen (wie z.B. Mitfahrgemeinschaften) zu finden.</p>											
Bewertung	<table border="1" data-bbox="486 969 1388 1043"> <thead> <tr> <th data-bbox="486 969 699 1003">Signifikanz</th> <th data-bbox="699 969 922 1003">Klimarelevanz</th> <th data-bbox="922 969 1145 1003">Umsetzbarkeit</th> <th data-bbox="1145 969 1388 1003">Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="486 1003 699 1043">Mittel</td> <td data-bbox="699 1003 922 1043">Mittel</td> <td data-bbox="922 1003 1145 1043">Hoch</td> <td data-bbox="1145 1003 1388 1043">Mittel</td> </tr> </tbody> </table>				Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Mittel	Mittel	Hoch	Mittel
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit									
Mittel	Mittel	Hoch	Mittel									
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1											
Zielgruppe	Schulen (Schüler, Lehrer, Eltern)											
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität, Schulämter und Verkehrsplanung vom Kreis und Kommunen, Mitwirkend: staatliches Schulamt, Schulträger, VLDW, Verbände (ADFC, Verkehrswacht, VCD,...), Polizei											
Querbezug zu	Mo13, AGM 14											
Kosten / Aufwand	Es entstehen keine Kosten, lediglich ein geringer Personalaufwand, der durch Synergieeffekte jedoch wieder ausgeglichen wird.											
Erwartete Wirkungen												
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	keine direkte Einsparung										
	<i>CO2-Einsparung</i>	Ca. 1.330 t CO2/a, entsprechend 1% der Verkehrsemissionen.										
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	keine direkte Wertschöpfung										
<i>Weiche Faktoren</i>	Sensibilisierung der Zielgruppe											

Maßnahmenblatt M7

Maßnahme	M7 :Mobilitätsmanagement mit und für lokale Unternehmen und öffentliche Institutionen einführen										
Beschreibung	<p>Mobilitätsmanagement umfasst einen breiten Fächer möglicher Maßnahmen, der stets auf die spezifischen Bedingungen des Standorts und die Mobilitätsbedürfnisse der Zielgruppe abgestimmt wird. Der Lahn-Dill Kreis ist ein bedeutender Arbeitsplatzstandort mit einer hohen Zahl an Arbeitsplätzen in Industrie und Gewerbe; dementsprechend ist dem betrieblichen Mobilitätsmanagement ein besonders hoher Stellenwert zuzuordnen. Als positive Effekte für die Unternehmen sowie für die Verwaltungsorgane im Lahn-Dill Kreis sind eine Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten der Mitarbeiter und Kosteneinsparungen, auch durch Reduzierung von Parkflächen sowie Effizienzsteigerung im Fuhrpark zu nennen. Mögliche Maßnahmen sind die Einführung eines Jobtickets, die Ausweitung und Qualitätssicherung von Fahrradabstellanlagen, eine gemeinsame Nutzung von Dienstfahrzeugen u.v.m. Als Multiplikator sollten die Verwaltungen des Kreises und der Kommunen mit gutem Beispiel vorangehen. Im Rahmen bzw. im Vorfeld dieser Maßnahme sollten auch die Möglichkeiten zur Einführung von Job-Ticket-Verträgen zwischen dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und größeren Arbeitgebern in Wetzlar und dem Lahn-Dill-Kreis näher geprüft werden.</p>										
Bewertung	<table border="1" data-bbox="486 1010 1390 1081"> <thead> <tr> <th data-bbox="486 1010 699 1043">Signifikanz</th> <th data-bbox="699 1010 922 1043">Klimarelevanz</th> <th data-bbox="922 1010 1145 1043">Umsetzbarkeit</th> <th data-bbox="1145 1010 1390 1043">Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="486 1043 699 1081">Hoch</td> <td data-bbox="699 1043 922 1081">Hoch</td> <td data-bbox="922 1043 1145 1081">Mittel</td> <td data-bbox="1145 1043 1390 1081">Neutral</td> </tr> </tbody> </table>			Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Hoch	Hoch	Mittel	Neutral
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit								
Hoch	Hoch	Mittel	Neutral								
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1										
Zielgruppe	Unternehmen										
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität, IHK, Handwerkskammer Mitwirkung: VLDW, LNO Wetzlar										
Querbezug zu	Mo 17 , Mo7										
Kosten / Aufwand	Personeller Aufwand auf Kreisebene wird von Klimaschutzmanagement Mobilität getragen..										
Erwartete Wirkungen											
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Eine Verlagerung von rund 20% der Arbeitswege vom Pkw auf andere Verkehrsmittel ergibt eine Reduktion von rund 16% des Energieverbrauchs für Arbeitswege und von knapp 5% beim Gesamtverkehr (120.000 MWh).									
	<i>CO2-Einsparung</i>	Dies entspricht einer CO2-Einsparung von 37.000 t.									
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	Einsparungen für Unternehmen sind möglich und wahrscheinlich. Voraussichtlich stärkere Annahme von Job-Tickets.									
<i>Weiche Faktoren</i>											

Maßnahmenblatt M8

Maßnahme	Mo17: Carsharing Angebote im Kreis einführen und private Carsharing-Portale bekannt machen.										
Beschreibung	Carsharing ist eine organisierte, gemeinsame Verwendung von Pkw durch mehrere Nutzer. Gegen ein zeit- und/oder entfernungsabhängiges Entgelt erhält der Nutzer ein Carsharingfahrzeug, das vom Anbieter unterhalten wird. Es sollte ein professionelles Carsharing-Angebot im Kreis mit mehreren Standorten (vorzugsweise an Bahnhöfen, Rathäusern o.ä.) und möglichst mehreren Fahrzeugen pro Standort aufgebaut werden. Als Grundlast können tagsüber Verwaltungen oder Untenehmen Carsharing-Fahrzeuge nutzen und damit wenig genutzte Fuhrparkfahrzeuge ersetzen. Beim Aufbau ist es sinnvoll, bereits in der Region tätige Anbieter (z.B. book-n-drive, e-wald oder Angebote in Wetzlar) anzufragen bzw. einzubeziehen, da so der potenzielle Nutzerkreis wie auch die Nutzungsmöglichkeiten ausgedehnt werden. Darüber hinaus sollte auch das private Carsharing stärker beworben werden. Free-Floating-Carsharing sollte erst dann unterstützt werden, wenn eine positive Klimabilanz nachgewiesen werden kann.										
Bewertung	<table border="1"> <tr> <th>Signifikanz</th> <th>Klimarelevanz</th> <th>Umsetzbarkeit</th> <th>Wirtschaftlichkeit</th> </tr> <tr> <td>k.b.</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Mittel</td> </tr> </table>	Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	k.b.	Mittel	Hoch	Mittel		
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit								
k.b.	Mittel	Hoch	Mittel								
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1										
Zielgruppe	Einwohner und Besucher										
Akteure	Initiierung: Klimaschutzmanagement Mobilität Umsetzung: Carsharing-Anbieter										
Querbezug zu	AGM10, Madl2, EiK3										
Kosten / Aufwand	Es entstehen Kosten für Werbung und Personalaufwand.										
Erwartete Wirkungen											
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Eine Energieeinsparung findet beim Car-sharing einerseits durch die Vermeidung von Herstellungsaufwendungen an (geteilte Nutzung), aber auch beim Einsatz von E-Fahrzeugen durch Energieeffizienz und Regenerative Energien.									
	<i>CO2-Einsparung</i>	Wird vom Bundesumweltamt potenziell auf 6 Mio t/a angegeben.									
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	Wertschöpfung bei regionalen Anbietern vorhanden.									
<i>Weiche Faktoren</i>											

Maßnahmenblatt M9

Maßnahme	Mo15 : Fahrgemeinschaften fördern											
Beschreibung	<p>Der Lahn-Dill Kreis weist aufgrund seiner Funktion als Industrie- und Gewerbestandort eine hohe Zahl an Einpendlern auf. Aufgrund dessen eignet sich der Lahn-Dill Kreis besonders gut, um das Angebot an Fahrgemeinschaften auszuweiten und zu propagieren. Hierzu existieren bereits verschiedene flexible Fahrgemeinschaftsbörsen, die über ein Smartphone nutzbar sind.</p>											
Bewertung	<table border="1" data-bbox="488 801 1390 875"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 801 703 837">Signifikanz</th> <th data-bbox="703 801 922 837">Klimarelevanz</th> <th data-bbox="922 801 1145 837">Umsetzbarkeit</th> <th data-bbox="1145 801 1390 837">Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 837 703 875">Mittel</td> <td data-bbox="703 837 922 875">Hoch</td> <td data-bbox="922 837 1145 875">Mittel</td> <td data-bbox="1145 837 1390 875">Hoch</td> </tr> </tbody> </table>				Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Mittel	Hoch	Mittel	Hoch
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit									
Mittel	Hoch	Mittel	Hoch									
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1											
Zielgruppe	Unternehmen											
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität Mitwirkung: Unternehmen aus der Region											
Querbezug zu	MadL1, Mo15											
Kosten / Aufwand	Es entstehen keine Kosten, lediglich Personalaufwand.											
Erwartete Wirkungen												
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Hohe einsparpotentiale für die Teilnehmer an Fahrgemeinschaften. Gesamtpotential nach u.s. Annahmen ca. 1760 Mwh										
	<i>CO2-Einsparung</i>	Bei Umstieg von 200 Personen und einer durchschnittlichen Fahrleistung von 50 km am Tag kann ein Minderungspotential von 330.000 t/Jahr angenommen werden.										
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	keine direkte Wertschöpfung										
<i>Weiche Faktoren</i>												

Maßnahmenblatt M10

Maßnahme	Mo18 : Bike + Ride ausbauen											
Beschreibung	<p>Mit Bike+Ride- Angeboten können auch längere Strecken klimafreundlich mit Rad und ÖPNV zurückgelegt werden. Aufgrund der hohen Anzahl von Einpendlern sollte das Bike+Ride- Angebot, insbesondere an Bahnhöfen sowie an ÖPNV-Haltestellen mit größeren Einzugsradien, qualitativ verbessert (Diebstahl- und Witterungsschutz) und quantitativ ausgebaut werden. Da immer mehr hochwertige Fahrräder (u.a. Pedelecs) genutzt werden, sind an Bahnhöfen zusätzlich abschließbare Fahrradboxen anzulegen, die vermietet werden können.</p>											
Bewertung	<table border="1" data-bbox="488 801 1396 875"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 801 703 837">Signifikanz</th> <th data-bbox="703 801 922 837">Klimarelevanz</th> <th data-bbox="922 801 1145 837">Umsetzbarkeit</th> <th data-bbox="1145 801 1396 837">Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 837 703 875">Mittel</td> <td data-bbox="703 837 922 875">Mittel</td> <td data-bbox="922 837 1145 875">Mittel</td> <td data-bbox="1145 837 1396 875">Mittel</td> </tr> </tbody> </table>				Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Mittel	Mittel	Mittel	Mittel
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit									
Mittel	Mittel	Mittel	Mittel									
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1											
Zielgruppe	Einwohner und Pendler											
Akteure	<p>Initiierung: Klimaschutzmanagement Mobilität Umsetzung und Mitwirkung: Verkehrsplanung Kreis und Kommunen, DB, ggf. RMV, VLDW</p>											
Querbezug zu	Mo19, Mo9, AGM9, AGM 13											
Kosten / Aufwand	Es entstehen Kosten, die je nach Art der Maßnahme von den Verkehrsverbünde, Kommunen oder Dienstleistern getragen werden.											
Erwartete Wirkungen												
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Annahme: Durch die Attraktivitätssteigerung werden von 100 Personen Kurzfahrten zum Bahnhof von ca. 3 km vermieden. Dies entspräche einer Energieeinsparung von 66 Mwh/a.										
	<i>CO2-Einsparung</i>	Nach o.s. Annahme entspricht diese Maßnahme einer CO2-Einsparung von ca. 10 t im Jahr.										
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	Keine signifikante reg. Wertschöpfung										
<i>Weiche Faktoren</i>												

Maßnahmenblatt M11

Maßnahme	Mo19 : Park+Ride- und Parken+Mitnehmen- Angebote ausbauen										
Beschreibung	Der Ausbau von P+R- und P+M-Angeboten bildet die infrastrukturelle Voraussetzung für die Kombination von Auto und öffentlichem Verkehr bzw. für funktionierende Fahrgemeinschaften. Die Rahmenbedingungen hierfür sind im Lahn-Dill Kreis prinzipiell sehr gut, da viele Flächen in günstiger Lage vorhanden sind. Es sollte geprüft werden, wo weitere P+R und P+M Anlagen errichtet werden können.										
Bewertung	<table border="1" data-bbox="486 801 1401 875"> <thead> <tr> <th data-bbox="486 801 708 835">Signifikanz</th> <th data-bbox="708 801 930 835">Klimarelevanz</th> <th data-bbox="930 801 1152 835">Umsetzbarkeit</th> <th data-bbox="1152 801 1401 835">Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="486 835 708 869">Hoch</td> <td data-bbox="708 835 930 869">Hoch</td> <td data-bbox="930 835 1152 869">Mittel</td> <td data-bbox="1152 835 1401 869">Mittel</td> </tr> </tbody> </table>			Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Hoch	Hoch	Mittel	Mittel
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit								
Hoch	Hoch	Mittel	Mittel								
Priorisierung der Maßnahme	Priorität:										
Zielgruppe	Einwohner und Pendler										
Akteure	Initiierung: Klimaschutzmanagement Mobilität Umsetzung und Mitwirkung: Verkehrsplanung Kreis und Kommunen, DB, ggf. RMV, VLDW										
Querbezug zu	Mo15, Mo 19, AGM5, MadL1										
Kosten / Aufwand	Keine Angaben										
Erwartete Wirkungen											
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Hohe Einsparpotentiale für die Teilnehmer an Fahrgemeinschaften, die durch Park+Ride gefördert werden. Gesamtpotential nach u.s. Annahmen ca. 1760 Mwh									
	<i>CO2-Einsparung</i>	Bei Umstieg von 200 Personen und einer durchschnittlichen Fahrleistung von 50 km am Tag kann ein Minderungspotential von 330.000 t/Jahr angenommen werden.									
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	keine direkte Wertschöpfung									
<i>Weiche Faktoren</i>											

Maßnahmenblatt M12

Maßnahme	Mo21 : Einführung von flexiblen Angeboten wie Bürgerbusse oder Anrufsammeltaxen (AST) in bisher nicht vom ÖPNV bedienten Relationen prüfen										
Beschreibung	Bürgerbusse oder Anruf-Sammel-Taxen eignen sich, um im ländlichen Raum vom ÖPNV nicht oder kaum abgedeckte Gebiete mit geringem Fahrgastpotenzial zu erschließen, insbesondere an Wochenenden und Feiertagen. Die Gemeinde Lahnau bietet seit Februar 2014 einen Bürgerbus an, der von ehrenamtlichen Fahrern betrieben wird und könnte diesbezüglich kreisweit eine Vorreiterrolle einnehmen.										
Bewertung	<table border="1"> <tr> <td>Signifikanz</td> <td>Klimarelevanz</td> <td>Umsetzbarkeit</td> <td>Wirtschaftlichkeit</td> </tr> <tr> <td>Hoch</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Mittel</td> </tr> </table>	Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Hoch	Mittel	Hoch	Mittel		
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit								
Hoch	Mittel	Hoch	Mittel								
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1										
Zielgruppe	Einwohner und Besucher der Gebiete										
Akteure	Initiierung und Umsetzung: VLDW										
Querbezug zu	Unterstützt eine Vielzahl der Maßnahmen im Mobilitätsbereich										
Kosten / Aufwand	Keine Angaben										
Erwartete Wirkungen											
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Geringe Energieeinsparung									
	<i>CO2-Einsparung</i>	Geringe CO2-Einsparung zu erwarten									
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	Wertschöpfung ist durch die Attraktivitätssteigerung der ländlichen Regionen vorhanden									
<i>Weiche Faktoren</i>	Fördert die dörfliche Gemeinschaft										

Maßnahmenblatt M13

Maßnahme	AGM10: Carsharing Angebote an Bahnhöfen an Bahnhöfen einwerben			
Beschreibung	Carsharing bietet die Möglichkeit in ländlichen Regionen mit unzureichender Abdeckung durch den ÖPNV auch ohne eigenen PKW mobil zu sein. Besonders bahnhofsnahe Standorte bieten sich an. Auch Kommunen können ihren Fuhrpark mit Nähe zu Bahnhöfen außerhalb der Dienstzeiten für Carsharing zur Verfügung stellen. Es sollten Anbieter für solche Dienste angesprochen und beworben werden.			
Bewertung	Signifikanz Mittel	Klimarelevanz Mittel	Umsetzbarkeit Mittel	Wirtschaftlichkeit hoch
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1			
Zielgruppe	Reisende, Einwohner			
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität			
Querbezug zu	MadL2, EiK3			
Kosten / Aufwand	Es entstehen geringe Kosten für Werbung			
Erwartete Wirkungen				
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Geringe Energieeinsparung		
	<i>CO2-Einsparung</i>	Geringe CO2-Einsparung zu erwarten		
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	Wertschöpfung ist durch die Attraktivitätssteigerung der ländlichen Regionen vorhanden		
<i>Weiche Faktoren</i>				

Maßnahmenblatt M14

Maßnahme	AGM12 : E-Bike Ladestationen und Ausleihsysteme ausbauen											
Beschreibung	E-Bike Ladestationen spielen besonders in touristischen Regionen dann eine Rolle, wenn Herbergsbetriebe von Radtouristen aufgesucht werden. Dies ist in der Region besonders entlang der Lahn und der Dill der Fall. Durch einheitliche Ladesysteme und ein gezieltes Angebot kann der Radtourismus weiter gefördert werden.											
Bewertung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Signifikanz</th> <th>Klimarelevanz</th> <th>Umsetzbarkeit</th> <th>Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hoch</td> <td>Mittel</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> </tr> </tbody> </table>				Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Hoch	Mittel	Mittel	Hoch
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit									
Hoch	Mittel	Mittel	Hoch									
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1											
Zielgruppe	Touristen, Herbergsbetriebe											
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität Mitwirkung: Tourismusverbände, Amt für den ländlichen Raum, Herbergsbetriebe											
Querbezug zu	AGM11											
Kosten / Aufwand	Es entstehen Kosten für die Installation der Ladepunkte, jedoch können diese durch ein einheitliches System gering gehalten werden.											
Erwartete Wirkungen												
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Indirekte Energieeinsparung durch stärkere Nutzung des E-Bikes im Tourismus										
	<i>CO2-Einsparung</i>	Keine genauen Angaben										
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	Hohe Wertschöpfung, da Tourismus und daher die regionalen Herbergsbetriebe und Restaurationen gefördert werden										
<i>Weiche Faktoren</i>	Höhere Attraktivität ländlicher Regionen											

Maßnahmenblatt M15

Maßnahme	AGM14 : Bildungsarbeit an Schulen, Radfahren und Schule										
Beschreibung	Viele Kinder fahren auch für mittlere und kurze Strecken mit dem Bus oder werden mit dem Auto zur Schule gebracht. Ziel dieser Maßnahme sollte es sein, mehr Kinder für das Radfahren zu begeistern und so Alternativen zum motorisierten Verkehr aufzuzeigen.										
Bewertung	<table border="1" data-bbox="488 801 1390 875"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 801 703 837">Signifikanz</th> <th data-bbox="703 801 922 837">Klimarelevanz</th> <th data-bbox="922 801 1145 837">Umsetzbarkeit</th> <th data-bbox="1145 801 1390 837">Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 837 703 875">Hoch</td> <td data-bbox="703 837 922 875">Mittel</td> <td data-bbox="922 837 1145 875">Hoch</td> <td data-bbox="1145 837 1390 875">Mittel</td> </tr> </tbody> </table>			Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Hoch	Mittel	Hoch	Mittel
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit								
Hoch	Mittel	Hoch	Mittel								
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1										
Zielgruppe	Schüler, Eltern, Lehrer										
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität Mitwirkung: Schulen										
Querbezug zu											
Kosten / Aufwand	Es entstehen keine Kosten, lediglich ein geringer Personalaufwand										
Erwartete Wirkungen											
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	Einsparpotential durch Wegfall von Einzelfahrten mit dem Auto. Annahme: Im Kreis fahren 500 Schüler statt mit dem Auto 2 km mit dem Rad zur Schule und Zurück. Dies entspricht einer Energieeinsparung von 300 MWh									
	<i>CO2-Einsparung</i>	Entsprechend o.s. Annahme ca. 45 t CO2									
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	keine direkte Wertschöpfung									
<i>Weiche Faktoren</i>	Gesundheitliche Faktoren durch mehr Bewegung										

Maßnahmenblatt M16

Maßnahme	EiK1 : E- Mobilität – Netzwerk der regionalen Akteure bilden									
Beschreibung	Ein Netzwerk der Akteure für E-Mobilität fördert den Austausch von Erfahrungen, Informationen und guten Beispielen und trägt dadurch zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bei. Zu bestimmten Themen kann das Netzwerk mit Fachleuten ergänzt werden. Das Netzwerk kann auch zwecks gemeinsamer Antragstellung bei Förderungen zusammenarbeiten und gemeinsam gegenüber anderen Institutionen auftreten.									
Bewertung	<table border="1" data-bbox="488 801 1390 875"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 801 703 837">Signifikanz</th> <th data-bbox="703 801 922 837">Klimarelevanz</th> <th data-bbox="922 801 1145 837">Umsetzbarkeit</th> <th data-bbox="1145 801 1390 837">Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 837 703 875">Hoch</td> <td data-bbox="703 837 922 875">Mittel</td> <td data-bbox="922 837 1145 875">Hoch</td> <td data-bbox="1145 837 1390 875">Hoch</td> </tr> </tbody> </table>		Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Hoch	Mittel	Hoch	Hoch
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit							
Hoch	Mittel	Hoch	Hoch							
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1									
Zielgruppe	Unternehmen, Kommunen, Kreis									
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität Mitwirkung: Kommunen, Unternehmen									
Querbezug zu	EiK5, EiK6									
Kosten / Aufwand	Es entstehen keine Kosten, lediglich ein geringer Personalaufwand, der durch Synergieeffekte jedoch wieder ausgeglichen wird.									
Erwartete Wirkungen										
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	keine direkte Einsparung								
	<i>CO2-Einsparung</i>	keine direkte Einsparung								
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	Wertschöpfung durch Einbindung regionaler Unternehmen								
<i>Weiche Faktoren</i>										

Maßnahmenblatt M17

Maßnahme	EiK4 : Rahmenbedingungen für Elektromobilität in den Kommunen verbessern											
Beschreibung	<p>Elektromobilität in Gemeinden und Städten wird nicht allein durch den Aufbau einer Ladeinfrastruktur gefördert. Dies ist nicht Aufgabe der Kommunen. Vielmehr geht es um die Schaffung von einheitlichen Rahmenbedingungen für die gezielte Information wo Ladestationen im privaten und öffentlichen Bereich errichtet werden sollten und können. Auch die Umwandlung von Fahrzeugen aus Fuhrparks in E-Fahrzeugen mit Carsharing Angebot gehört dazu.</p>											
Bewertung	<table border="1" data-bbox="488 875 1390 949"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 875 703 909">Signifikanz</th> <th data-bbox="703 875 919 909">Klimarelevanz</th> <th data-bbox="919 875 1134 909">Umsetzbarkeit</th> <th data-bbox="1134 875 1390 909">Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 909 703 949">Hoch</td> <td data-bbox="703 909 919 949">Mittel</td> <td data-bbox="919 909 1134 949">Mittel</td> <td data-bbox="1134 909 1390 949">Hoch</td> </tr> </tbody> </table>				Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Hoch	Mittel	Mittel	Hoch
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit									
Hoch	Mittel	Mittel	Hoch									
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1											
Zielgruppe	Kommunen											
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität Mitwirkung: Kommunen											
Querbezug zu												
Kosten / Aufwand	Es entstehen keine Kosten, da es nicht um den Aufbau von Ladestationen geht, sondern um die Schaffung von Rahmenbedingungen											
Erwartete Wirkungen												
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	keine direkte Einsparung										
	<i>CO2-Einsparung</i>	keine direkte Einsparung										
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	Wertschöpfung durch Einbindung regionaler Unternehmen										
<i>Weiche Faktoren</i>												

Maßnahmenblatt M18

Maßnahme	EiK5: Elektromobilität in Unternehmen bewerben											
Beschreibung	Unternehmen spielen bei der Elektromobilität eine große Rolle. So können z.B. durch den Aufbau von Ladesäulen attraktive Angebote für Mitarbeiter geschaffen werden, da besonders große Unternehmen einen günstigen Stromtarif anbieten können. Auch sind die Standorte von Betrieben optimal geeignet, um Fahrzeuge zu laden. Hinzu kommt die Umsetzung von Elektromobilität im innerbetrieblichen Werksverkehr.											
Bewertung	<table border="1" data-bbox="488 801 1390 875"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 801 703 837">Signifikanz</th> <th data-bbox="703 801 922 837">Klimarelevanz</th> <th data-bbox="922 801 1145 837">Umsetzbarkeit</th> <th data-bbox="1145 801 1390 837">Wirtschaftlichkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 837 703 875">Hoch</td> <td data-bbox="703 837 922 875">Hoch</td> <td data-bbox="922 837 1145 875">Mittel</td> <td data-bbox="1145 837 1390 875">Hoch</td> </tr> </tbody> </table>				Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit	Hoch	Hoch	Mittel	Hoch
Signifikanz	Klimarelevanz	Umsetzbarkeit	Wirtschaftlichkeit									
Hoch	Hoch	Mittel	Hoch									
Priorisierung der Maßnahme	Priorität: 1											
Zielgruppe	Unternehmen, Unternehmensverbände											
Akteure	Initiierung und Umsetzung: Klimaschutzmanagement Mobilität Mitwirkung: IHK, Unternehmen											
Querbezug zu												
Kosten / Aufwand	Es entstehen keine Kosten, lediglich ein geringer Personalaufwand											
Erwartete Wirkungen												
<i>Messbare Faktoren</i>	<i>Energieeinsparung</i>	keine genaue Angabe										
	<i>CO2-Einsparung</i>	keine Angabe										
	<i>Reg. Wertschöpfung</i>	Hohe regionale Wertschöpfung durch Einbindung regionaler Versorger und Anbieter von Ladesäulen										
<i>Weiche Faktoren</i>												

6 Quellenverzeichnis

- AGEB 2013
Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB), Hrsg.: „Anwendungsbilanzen für die Endenergiesektoren in Deutschland in den Jahren 2011 und 2012 mit Zeitreihen von 2008 bis 2012“, Berlin, November 2013
- AGEB 2014
Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB), Hrsg.: „Auswertungstabellen zur Energiebilanz für die Bundesrepublik Deutschland 1990 bis 2013“, Berlin, September 2014
- Blesl und Kessler 2013
Dr. Markus Blesl, Dr. Alois Kessler: „Energieeffizienz in der Industrie“, Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2013
- BMU 2012
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Hrsg.: „Langfristszenarien und Strategien für den Ausbau der erneuerbaren Energien in Deutschland bei Berücksichtigung der Entwicklung in Europa und global“, Berlin, 2012
- BMVBS 2013
BMVBS (Hrsg.) (2013): „Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele des Energiekonzepts im Gebäudebereich – Zielerreichungsszenario“. BMVBS-Online-Publikation 03/2013
- BMWi 2014a
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), Hrsg.: „Entwicklung der erneuerbaren Energien in Deutschland im Jahr 2013“, Berlin, Stand August 2014
- BMWi 2014b
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi): „Bericht über die langfristige Strategie zur Mobilisierung von Investitionen in die Renovierung des nationalen Gebäudebestands“. 16. April 2014, Berlin
- BMWi 2014c
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), Hrsg.: „Ein gutes Stück Arbeit. Die Energie der Zukunft. Erster Fortschrittsbericht zur Energiewende.“, Berlin, 2014

Bremer Energie Insti-tut 2011

Bremer Energie Institut: „Der energetische Sanierungsbedarf und der Neubaubedarf von Gebäuden der kommunalen und sozialen Infrastruktur“. Bremen, 2011

Bundesagentur für Arbeit 2013

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.): „Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern“. Digitale Ressource, 2013

Amt Fahö

Energiekonzept der Region Niederoderbruch-Oberbarnim

TU-Berlin

Elektrifizierungspotential kommerzieller Kraftfahrzeugflotten im Wirtschaftsverkehr als dezentrale Energieressource in Städtischen Verteilnetzen.

Lahn-Dill-Kreis

Energie- und Klimaschutzkonzept des Lahn-Dill-Kreises, Wetzlar 2015

Inhaltliche Beiträge unter Mitwirkung von:

 **INFRASTRUKTUR & UMWELT**
Professor Böhm und Partner

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Gräff
Dipl.-Wi.-Ing. Johannes Salzer
Oliver Loem M.A.
Patrick Geister B.A.

VERKEHRLÖSUNGEN 

Prof. Dr.-Ing. Volker Blees
Dipl.-Geogr. Hannah Eberhardt
M. Eng. Daniel Jung