

MOBILITÄTS- KONZEPT FÜR DEN LANDKREIS HEILBRONN

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

NOW
NOW - GMBH . DE

Forschungsvorhaben „03EMK3003“



LANDKREIS HEILBRONN



Abkürzungsverzeichnis

FIS	Fahrgast-Informationssystem (Echtzeitdatenanzeige von Verbindungen im Landkreis Heilbronn)
GIS	Geoinformationssystem
HE	Handlungsempfehlung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MobStat	Mobilitätsstation
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
POI	Point of Interest
TCO	Total Cost of Ownership

IMPRESSUM

Auftraggeber, Konzept, Redaktion & Gestaltung mit Ansprechpartnern

Auftraggeber

Landkreis Heilbronn
Lerchenstraße 40
74072 Heilbronn

Birgit Böhm-Lemcke, Mobilität und Nahverkehr
Telefon: +49 (0) 7131 994-346
E-Mail: birgit.boehm@landratsamt-heilbronn.de
Internet: www.landkreis-heilbronn.de

Konzept & Gestaltung

Initiative Zukunftsmobilität¹
Hohnerstraße 4/1
D-78647 Trossingen

Christian Klaiber, Leiter Initiative Zukunftsmobilität
Telefon: +49 (0) 74 25 / 94 00 79 20
E-Mail: info@zukunftsmobilitaet.de
Internet: www.zukunftsmobilitaet.de

Imdahl Institut
Hochturmstraße 17
D- 78628 Rottweil

Angela Imdahl, Inhaberin
Telefon: +49 (0) 7 41 175 55 34
E-Mail: info@imdahl-institut.de
Internet: www.imdahl-institut.de

Fotos / Grafiken

Titelbild: Dietmar Strauß

Initiative Zukunftsmobilität, Dietmar Strauß, Landkreis Heilbronn

Urheberrechtsvermerk

© Copyright Juni 2021 – Alle Inhalte dieses Werks, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, einschließlich der Vervielfältigung, Veröffentlichung, Bearbeitung und Übersetzung bleiben vorbehalten, Initiative Zukunftsmobilität. Jede Form der Verwertung ist ohne schriftliche Zustimmung unzulässig und strafbar. Wer gegen das Urheberrecht verstößt macht sich gem. §§ 106 ff UrhG strafbar, wird zudem kosten-pflichtig abgemahnt und muss Schadensersatz leisten (§ 97 UrhG).

¹ „Initiative Zukunftsmobilität“ ist eine geschützte Projektmarke der KRE² GmbH, 78647 Trossingen

INHALT / KAPITEL

2	Abkürzungsverzeichnis
3	IMPRESSUM
7	I. Einleitung-Summary
11	II. Ziele des Konzepts
13	III. Projektstruktur
17	IV. Ausgangslage
21	V. Analyse
47	VI. Konzeption
75	VII. Handlungsempfehlungen
121	VIII. Informationen zu Förderprogrammen



**KAPITEL I.
EINLEITUNG-
SUMMARY**

I. - Einleitung - Summary

Mobilität vernetzt gedacht

Mobilität betrifft uns alle und befindet sich in einem stetigen Veränderungsprozess. Das vorliegende Konzept liefert eine Lösung für das Problem der so genannten letzten Meile im ländlichen Raum mit einem Schwerpunkt auf Elektromobilität und dem Fokus auf vernetzte Mobilität.

Elektromobilität gilt als zentrales Element einer klimagerechten Energie- und Verkehrspolitik und wird für die Energiewende im Verkehr immer wichtiger: Sie ermöglicht eine CO₂-freie Fortbewegung, sofern die Fahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen werden, und macht unabhängiger von fossilen Brennstoffen.

Elektromobilität ist dabei mehr als nur der einfache Austausch der Antriebsenergie. Klug eingesetzt kann sie durch eine Verzahnung individueller und kollektiver Mobilität positive Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem nehmen. In Räumen, in denen kollektive Mobilitätslösungen schwerer umsetzbar und Menschen stärker auf individuelle Lösungen angewiesen sind, kann so auch dort eine verbesserte Mobilität ermöglicht werden.

Das vorliegende Konzept fokussiert sich deshalb nicht nur auf die Maßnahmen, die die Bundesregierung vorgibt, um die Entwicklung des Markts für Elektromobilität zu beschleunigen. So ist beispielsweise vom Ausbau der Ladesäulen oder der Elektrifizierung öffentlicher Fuhrparks ein rascher Effekt zu erwarten, ihre Wirkung ist jedoch erfahrungsgemäß eher begrenzt.

Stattdessen wird in diesem Konzept die heute zentrale Erkenntnis in den Mittelpunkt gestellt, dass die Elektromobilität im konkreten lokalen Kontext ihr eigentliches Potenzial erst im Zusammenhang mit vernetzter Mobilität entfalten kann. Wie eine solche Verzahnung von (elektrifizierten) Mobilitätsangeboten in sogenannten Mobilitätsstationen gelingen kann, ist deshalb ein wichtiger Baustein des Konzepts¹.

Mobilität findet überwiegend über kommunale Grenzen hinweg statt. Deshalb braucht es eine interkommunale Arbeitsplattform, die strategische Rahmenbedingungen für die Entwicklung zukünftiger Mobilitätslösungen vor Ort setzt und Ideen und Projekte gemeinsam entwickelt. Die Idee einer Initiierung und Etablierung von Mobilitätskreisen als zweitem Konzeptbaustein trägt dem Rechnung².

Mit den Mobilitätskreisen im Mittelpunkt, beschreibt das vorliegende Konzept zudem ein Umsetzungsmodell, das zeigt, wie die vor Ort entwickelten Mobilitätslösungen in ein Geschäftsmodell integriert werden können³. Übergreifender Ansatz dieses nachfrageorientierten Lösungsmodells ist es, bestehende Mobilitätsangebote und -ressourcen durch eine digitale Plattform zunächst besser auszulasten. Statt der Installation immer neuer Mobilitätsangebote, werden diese nur auf Nachfrage und nach Bedarf geschaffen. Damit soll die Eigenwirtschaftlichkeit bestehender und neuer Angebote gesichert werden.

¹ Vgl. VI.1 Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn

² Vgl. VI.2 Mobilitätskreise

³ Vgl. VI.3 Digital vernetzte Mobilitätsangebote

Das vorliegende Konzept leistet damit beides: Es beschreibt die **strategischen Rahmenbedingungen**, durch die der Landkreis und die Kreiskommunen die Rolle der Ermöglicher von zielführenden Mobilitätslösungen vor Ort bestmöglich ausfüllen können. Zugleich präsentiert das Konzept einen **Katalog konkreter Handlungsempfehlungen**⁴ und gibt so den Akteuren vor Ort auf operativer Ebene Optionen an die Hand, wie sie die Umsetzung einer zukunftsfähigen vernetzten und elektrifizierten Mobilität gestalten können. Ergänzt werden die Handlungsempfehlungen durch aktuelle Fördermöglichkeiten zu deren Finanzierung⁵.

⁴ Vgl. VII. Handlungsempfehlungen

⁵ Vgl. VIII. Informationen zu Förderprogrammen
KAPITEL I.

A photograph of a modern, multi-story building at night. The building's facade is illuminated from within, showing a grid of windows and doors. A semi-transparent green and blue overlay covers the left side of the image. A white text box is centered over the building, containing the text 'KAPITEL II. ZIELE DES KONZEPTS'. The background is a dark blue sky.

KAPITEL II.
ZIELE DES
KONZEPTS

II. - Ziele des Konzepts

Vorrangiges Ziel des vorgelegten Konzepts ist ein strategisches: Die Akteure vor Ort sollen durch das Konzept mit dem notwendigen Wissen über vernetzte und elektrifizierte Mobilität ausgestattet werden. Damit sollen sie zielführend über die Weiterentwicklung der bestehenden Mobilitätsangebote diskutieren können, mit denen der ÖPNV ergänzt, die bestehende Infrastruktur gestärkt und elektrische Antriebe als favorisierte Optionen umgesetzt werden. Darüber hinaus verfolgt das Konzept das Ziel, Kommunen und Landkreis in die Lage zu versetzen, eine Diskussion über zukunftsfähige Mobilitätslösungen zu initiieren und zu verstetigen. Es soll eine Diskussionsgrundlage geschaffen werden, auf der die Akteure vor Ort die für sie optimale Lösung selbst entwickeln können. Im Mittelpunkt der Konzeption stehen anstelle eines Maßnahmenkatalogs Handlungsempfehlungen, auf deren Grundlage

- Mobilitätslösungen entstehen können, bei denen Elektromobilität als ein wichtiger Zukunftsbaustein eine zentrale Rolle spielt,
- ein kreisweit vernetztes Mobilitätsangebot entwickelt werden kann,
- ein Mobilitätsangebot geschaffen werden kann, das den ÖPNV sinnvoll ergänzt und die letzte Meile schließt,
- eine Plattform der unterschiedlichen Mobilitätsakteure im Kreis geschaffen werden kann, die zur Diskussion und Entwicklung bedarfsgerechter Mobilitätslösungen genutzt wird,
- eine Empfehlung für die Unterstützung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur abgeleitet werden kann,
- Anwendungsmöglichkeiten für elektrisch angetriebene Fahrzeuge in der Kreisverwaltung ermittelt und Möglichkeiten für die Umstellung des Fuhrparks der Kreisverwaltung erarbeitet werden können,
- ein Rahmen für Kommunikations- und Informationsarbeit zu Elektromobilität und Mobilitätsangeboten abgeleitet werden kann.

Elektromobilität entfaltet sein Potenzial vor allem im Zusammenhang mit vernetzter Mobilität: Welche Rolle kann der Landkreis bei einer überörtlichen Vernetzung übernehmen und wie kann diese gestaltet werden?

Das Potenzial von Elektromobilität als zentraler Baustein für eine nachhaltige Mobilität lässt sich neben der Schaffung bedarfsgerechter (elektrifizierter) Mobilitätsangebote vor allem durch deren Vernetzung voll ausschöpfen. Die operativen Ziele des Konzepts sind deshalb:

- die Lokalisierung von Mobilitätsknotenpunkten im Kreisgebiet als erste potentielle Standortempfehlungen für Mobilitätsstationen,
- Entwicklung erster Vorschläge für die infrastrukturellen Elemente der Mobilitätsstationen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedarfe der Städte und Gemeinden,
- die Konzeption einer interkommunalen Arbeitsplattform, die die überörtliche Vernetzung von Mobilität diskutiert, entwickelt und unterstützt.



KAPITEL III.
PROJEKT-
STRUKTUR

III. - Projektstruktur

Das vorliegende Konzept wurde in einer Projektarbeit mit folgenden Eckpunkten erarbeitet.

III.1 - Projektplanung

Um die Ziele im vorgegebenen Zeitrahmen zu erreichen wurde das Projekt in Abstimmung mit dem Auftraggeber auf Basis des vorgegebenen Arbeitsprogramms strukturiert. Die Projektbearbeitung erfolgte gemäß folgendem Projektplan:

Projektphase	Arbeitspaket	Benennung	Dez 19	Jan 20	Feb 20	Mär 20	Apr 20	Mai 20	Jun 20	Jul 20	Aug 20	Sep 20	Okt 20	Nov 20	Dez 20	Jan 21	Feb 21	Mär 21
I. Analyse	AP I.1	Bestandserhebung Mobilität		■	■													
	AP I.2	Bestandserhebung Ladeinfrastruktur			■	■												
	AP I.3	Bestandserhebung Kreisverwaltung		■	■													
	AP I.4	Potenzialanalyse Mobilität			■	■	■	■										
	AP I.5	Potenzialanalyse Ladeinfrastruktur				■	■											
	AP I.6	Potenzialanalyse Kreisverwaltung				■	■	■										
II. Konzeption	AP II.1	Kreisverwaltung						■	■	■								
	AP II.2	Ladeinfrastruktur						■	■	■								
	AP II.3	ÖPNV						■	■	■								
	AP II.4	Mobilitätsstationen						■	■	■								
	AP II.5	Sharingmodelle						■	■	■								
	AP II.6	Innovative & digitale Mobilität							■	■	■	■	■	■	■			
III. Kommunikation	AP III.1	Projektkommunikation		■														
	AP III.2	Kommunikationskonzept											■	■	■			
IV. Management	AP IV.1	Dokumentation / Konzept	Dokument-Struktur	Abstim-mung Struktur	Arbeitspapier ("Entstehung" Dokument und Abstimmung Auftraggeberin)								Aufbereitung / Layout / Redaktion	Druck	Lieferung Konzepte			
	AP IV.2	Akteursbeteiligung		■														
	AP IV.3	Projektmanagement	M 0	Kick-off	M 1	Abstim-mungs-gespräch	M 2	laufende Abstimmung Auftraggeberin	M 3		Zwischen-bericht		M4- Vor-stellung Entwurf	M5				Gremien-Präsen-tation

Die während der Projektlaufzeit aufgetretene Corona-Pandemie wirkte sich auf die Projektarbeit dadurch aus, dass Präsenz-Veranstaltungen nicht wie geplant durchgeführt werden konnten und die Erreichbarkeit Beteiligter sich teilweise schwierig gestaltete. Durch die so entstandene Verzögerung bei der Befragung der Kommunen verlängerte sich insbesondere die Analysephase. Aber auch Veranstaltungen, etwa für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung, konnten nicht wie geplant durchgeführt werden. Um die gesetzten Projektziele dennoch zu erreichen, wurden weitere relevante Beteiligte telefonisch befragt.

Abbildung 1: Projektplan

III.2 - Projektbeteiligte

Die Projektbeteiligten setzen sich zusammen aus den Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern des Landkreises Heilbronn und den vom Projektdienstleister, der Initiative Zukunftsmobilität, eingesetzten Mitarbeitenden. Fachlich eingebunden wurden aus dem Landratsamt Heilbronn die Mitarbeitenden des Öffentlichen Nahverkehrs, des Rad- und Schienenverkehrs sowie der Zentralen Dienste der Inneren Verwaltung. Damit bündelt es Kompetenzen, Zuständigkeiten und lokales Wissen mit Fachwissen und Methodenkompetenz.

Projektleitung:

Anne-Kristin Geisbüsch, Amt Mobilität und Nahverkehr

Projektkoordination und Konzeption:

Christian Klaiber, Leiter Initiative Zukunftsmobilität

Angela Imdahl, Imdahl Institut.

III.3 - Beteiligung

Beteiligungsverfahren holen die Menschen in ihrer Lebensrealität ab. Bürgerinnen und Bürger und Akteure sollen ihre Anforderungen und Wünsche einbringen und Räume zur Mitgestaltung nutzen. Die zu Projektbeginn geplanten Beteiligungsveranstaltungen konnten aufgrund der im Projektverlauf aufgetretenen Corona-Pandemie nicht stattfinden.

Stattdessen wurde die Beteiligung in Form von telefonischen Interviews über die bereits anfänglich geplante Befragung der Kommunen hinaus auf weitere Zielgruppen ausgeweitet, z.B. auf Sprecher von Gewerbegebieten.

Ziel der Beteiligung im Projekt war es, konkrete Anforderungen zu erfassen, lokal vorhandenes Wissen zu nutzen und die erarbeiteten Lösungsvorschläge im Hinblick auf ihre Akzeptanz zu überprüfen.

a. Projekt-Kick-off

Bereits im Kick-off-Gespräch wurden die Anforderungen der Kreisverwaltung sowie die in der Verwaltung bekannten Wünsche von Bürgerinnen und Bürgern und Unternehmen zur Elektromobilität gesammelt. Dabei wurde bereits deutlich, dass es aus Sicht der Nutzenden nicht nur um die Antriebsform, sondern insbesondere um eine veränderte Mobilität geht, die einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität im Landkreis Heilbronn oder Region Heilbronn leistet.

b. Befragung von Kommunen und Akteuren

Um das für den Landkreis Heilbronn wichtige Ziel der Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen voranzubringen, sollten die Rahmenbedingungen und Chancen der Förderung von Elektromobilität und anderer Antriebstechnologien, aber auch von alternativen und vernetzten Mobilitätsangeboten im Kreisgebiet untersucht werden. Ziel der Untersuchung war, ein möglichst umfängliches Gesamtbild der Mobilität im Landkreis Heilbronn zu erzeugen. Im Sinne der Verfolgung eines breiten Ansatzes, der unterschiedliche

(E-)Mobilitätsformen und deren Vernetzung berücksichtigt, wurden beispielsweise vorhandene Car-Sharing-Angebote, Ladeinfrastruktur oder Bürgerbusangebote in einer Bestandserhebung lokalisiert. Diese Bestandserhebung erfolgte im Rahmen einer persönlichen Befragung aller 46 Kreiskommunen sowie Mobilitätsanbietern und Verantwortlichen von Gewerbegebieten im Kreisgebiet. Zudem ermittelte die Befragung, die zwischen März und Juli 2020 stattfand, inwieweit der Landkreis bei einer überörtlichen Vernetzung unterstützen kann.

III.4 - Übertragbarkeit

Motiviert durch die öffentliche und politische Diskussion, die Klimaziele sowie durch Förderprogramme von Bund und Ländern erarbeiten viele Kommunen und Kreise bereits (Elektro-) Mobilitätskonzepte. Ein wichtiges Kriterium, und nicht zuletzt in öffentlichen Förderungen auch eine der Fördervoraussetzungen, ist die Übertragbarkeit des Konzeptes auf andere Kommunen.

Die mit dem Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Heilbronn erarbeiteten Lösungen und Maßnahmen münden in eine Systematik, die die Nutzung von Elektrofahrzeugen fördert. Zudem fokussiert es den Aufbau eines, nicht nur für die Elektromobilität, sondern für eine nachhaltige Mobilität im Landkreis Heilbronn insgesamt, sinnvollen Mobilitätsangebots. Die vorgeschlagenen Lösungen brechen bekannte Strukturen zugunsten der Praxis auf und entwickeln vorhandene Anwendungen wie E-Carsharing, E-Bürgerbusse etc. weiter oder vernetzen sie mit etablierter Mobilität wie dem ÖPNV. Die so erarbeiteten Lösungsansätze sind übertragbar, hinsichtlich ihrer Ausprägungen konfigurierbar und nutzen grundsätzlich Fahrzeuge mit elektrischer Antriebstechnik. Sie sind damit allgemeingültig und auf andere kommunale Strukturen übertragbar.

III.5 - Programmatische Begleitforschung

Der Landkreis Heilbronn stimmt der Verwertung dieses Konzepts im Rahmen der Programmatischen Begleitforschung zu und unterstützt diese insbesondere im Hinblick auf die Übertragbarkeit auf anderen Kommunen. Projektleitung und Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger stehen deshalb auch im Rahmen der Evaluation der im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität geförderten Projekte für Gespräche und andere Rückfragen des Projektträgers zur Verfügung.

A photograph of a man walking on a city street, overlaid with a semi-transparent green filter. The man is wearing a cap, a jacket, and trousers. In the background, there are parked cars and buildings with signs for 'ZEISS' and 'HÖRGER OPTIK'. The text 'KAPITEL IV. AUSGANGSLAGE' is centered over the image.

KAPITEL IV. AUSGANGSLAGE

IV. - Ausgangslage

Der Landkreis Heilbronn erstreckt sich auf rund 1100 km² und umschließt den Stadtkreis Heilbronn. In den letzten Jahren ist die Einwohnerzahl auf ca. 340.000 gestiegen. Diese verteilen sich auf 18 Städte und 28 Gemeinden, darunter die Großen Kreisstädte Bad Rappenau, Eppingen und Neckarsulm.

Wirtschaft

Der Landkreis Heilbronn ist einer der stärksten Wirtschaftsstandorte in Baden-Württemberg und ganz Deutschland. Gründe hierfür sind die strategisch günstige Lage an wichtigen Verkehrsknotenpunkten sowie die Mischung aus weltbekannten Unternehmen wie Audi oder Bosch. Die Vielzahl der kleinen und großen sowie mittelständischen Unternehmen, darunter mehrere Weltmarktführer, bilden das Rückgrat der Wirtschaft und bieten ein großes Potential an Arbeitsplätzen. Neben der Industrie hat auch die Landwirtschaft eine große Bedeutung. Auf über 50 % der Fläche gedeihen Getreide, Kartoffeln und insbesondere Wein.

Von den 152.611 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, die im Landkreis Heilbronn wohnen, arbeiten 86.374 Personen in ihrem Wohnort. 66.237 Beschäftigte pendeln aus ihrem Wohnort in einen anderen Arbeitsort⁶.

Verkehr und Mobilität

Der Landkreis Heilbronn ist gut in die nationalen und internationalen Verkehrswege eingebunden. Im Kreisgebiet kreuzen sich die Bundesautobahnen A6 Mannheim–Nürnberg und A81 Stuttgart–Würzburg am Weinsberger Kreuz. Ferner erschließen mehrere Bundesstraßen sowie Landes- und Kreisstraßen den Landkreis.

Die PKW-Dichte im Landkreis Heilbronn liegt mit 701 PKW je 1.000 Einwohner⁷ deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt von 567 PKW pro 1.000 Einwohner⁸. Dies verdeutlicht die hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Landkreis.

Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

Die Mobilität mit Stadtbahn, Bussen und DB-Bahn wird in der Region in einem gemeinsamen Verkehrsverbund, dem HNV, abgewickelt. Das Verbundgebiet umfasst den Stadt- und Landkreis Heilbronn sowie den Landkreis Hohenlohekreis. Zudem gibt es tarifliche Überlappungsgebiete in die angrenzenden Bereiche des Landkreises Schwäbisch Hall, Rhein-Neckar- und Neckar-Odenwald-Kreises sowie dem Rems-Murr-Kreis und dem Landkreis Ludwigsburg. Unter dem Dach des HNV arbeiten eine Vielzahl an Verkehrsunternehmen zusammen, die für ein umfassendes Bus- und Bahnangebot sorgen.

Neben dem Busverkehr wird das Verbundgebiet durch Stadtbahnen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) erschlossen. Die S4 ist eine Verlängerung des Karlsruher Stadtbahnsystems und fährt über Eppingen zum Heilbronner Hauptbahnhof,

⁶ Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort, Stichtag 30. Juni 2020, Bundesagentur für Arbeit

⁷ Zahlen für 2019, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

⁸ Zahlen für 2018, Eurostat

wo sie auf die Heilbronner Innenstadtstrecke wechselt. Über Weinsberg, Ellhofen und Obersulm fährt die S4 dann bis nach Öhringen. Die Stadtbahn Nord erschließt als S41 und S42 Neckarsulm sowie Bad Friedrichshall. Die S41 fährt ab Bad Friedrichshall in Richtung Mosbach, während die S42 nach Sinsheim abzweigt.

Von den 46 Städten und Gemeinden im Landkreis Heilbronn sind 19 durch Bahnhöfe und Stadtbahnhalte an den Schienenverkehr angeschlossen. Die übrigen Kommunen sind deshalb besonders auf den Busverkehr angewiesen. Kommunen, die nahe an Schienenhalte angrenzen, werden über den Busverkehr daran angebunden. Gebiete, in denen keine Schienenanbindung vorhanden ist, etwa das Zabergäu, Kochertal sowie das Schozach-Bottwartal, werden hingegen über Direktverbindungen an Heilbronn angeschlossen. Die Städte Neckarsulm und Lauffen a. N. verfügen zudem über einen eigenfinanzierten Stadtbusverkehr.

Abbildung 2: Verkehrsverbindungen im Landkreis Heilbronn (Quelle: Landratsamt Heilbronn)



Das Radwegenetz im Landkreis Heilbronn ist bereits gut ausgebaut. Mit dem Radverkehrskonzept für den Landkreis Heilbronn⁹, dass der Kreistag Ende 2018 beschloss, soll die Situation für Radfahrende weiter verbessert und der gesteigerten Bedeutung des Radverkehrs Rechnung getragen werden. Ziel des Konzepts ist u.a. die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für den Landkreis, welches alle Städte, Gemeinden und ihre Ortsteile miteinander verbindet und dabei die Netzplanungen der lokalen und überregionalen Ebene berücksichtigt. Insgesamt wurden 108 Neu- und Ausbaumaßnahmen von straßenbegleitenden Radwegen bzw. von überörtlichen Radverbindungen auf Wirtschafts-, Forst- sowie sonstigen Wegen entlang des Zielnetzes für 2030 erarbeitet

Das Radverkehrskonzept hat mit seinen klaren Zielen und Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation eine zentrale Bedeutung für den Landkreis Heilbronn.

und priorisiert. Neben großen baulichen Maßnahmen wurde die Umsetzung von punktuellen Baumaßnahmen sowie eine Reihe von Sofortmaßnahmen empfohlen, die kurzfristig und mit geringem Aufwand umsetzbar sind, wie etwa Verkehrssicherungsmaßnahmen, Wegweisungen oder Bike and Ride-Anlagen zum sicheren und komfortablen Abstellen von Fahrrädern.

⁹ <https://www.landkreis-heilbronn.de/radwegenetz.51391.htm>
KAPITEL IV.

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Heilbronn stellt die Entscheidungsgrundlage für die kreisweite Radverkehrsplanung der nächsten Jahre dar mit dem Ziel, die aufgeführten Maßnahmen sukzessive umzusetzen.


Tourismus

Der Landkreis Heilbronn wird durch die Touristengemeinschaft HeilbronnerLand e. V. vermarktet. Im Heilbronner Land werden jährlich über eine Million Übernachtungen gezählt. Es zeichnet sich aus durch vielfältige Naturlandschaften, wobei Weinbau- und Flusslandschaften sowie ausgedehnte Waldgebiete in den zwei Naturparken Stromberg-Heuchelberg und Schwäbisch-Fränkischer Wald prägend sind.

Radfahren und Wein sind die touristischen Hauptthemen im Landkreis Heilbronn.

Ein dichtes Netz von touristischen Radwegen durchzieht den *Radfahren und Wein gehören zu den touristischen Hauptthemen im Landkreis Heilbronn.* Landkreis, hier treffen viele durch Baden-Württemberg führende Fernradwege zusammen. Zahlreiche beschilderte Tagestouren ermöglichen zudem Sternfahrten entlang der Fernradwege.

- Kocher-Jagst-Radweg – 340 km in den Tälern von Kocher und Jagst
- Neckartal-Radweg – 410 km von Villingen-Schwenningen bis nach Mannheim
- Kraichgau-Hohenlohe-Weg – 160 km von Bad Schönborn nach Rothenburg ob der Tauber
- Alb-Neckar-Radweg – 270 km von Ulm nach Eberbach
- Burgenstraßen-Radweg – von Schloss zu Schloss radeln

A low-angle photograph of a modern building facade with a grid of windows and green accents. A semi-transparent green vertical bar is overlaid on the left side of the image. Two white horizontal lines are positioned above and below the text.

**KAPITEL V.
ANALYSE**

V. - Analyse

Über die Nutzung elektrischer Antriebe gibt es im Landkreis Heilbronn weder ein einheitliches Bild noch eine belastbare Datengrundlage. Ziele der Analysephase war deshalb, in einem ersten Schritt

- relevante Akteure und Förderer der Elektromobilität im Landkreis zu ermitteln,
- Mobilitätsangebote zu erfassen, die als Ergänzung des ÖPNV zu einem flächendeckenden Mobilitätsangebot beitragen,
- eine Übersicht über die Nutzung elektrischer Antriebe in öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten zu schaffen.

Darüber hinaus sollten die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer an die Mobilität im Landkreis Heilbronn erfasst werden. Neben öffentlich zugänglichen Informationen beispielsweise aus Quellen wie dem Nahverkehrsplan oder dem Radverkehrskonzept wurden Gespräche und Interviews mit den folgenden Akteuren geführt:

- Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie Mobilitätsverantwortliche aller 46 Kreiskommunen,
- Vertreterinnen und Vertreter des Landkreises,
- lokalen Wirtschaftsförderern zur Anbindung der Gewerbegebiete,
- Mobilitätsanbieter,
- Sprecher und Verantwortliche von ausgewählten Mobilitätsprojekten der Region.

Die Karte in Abbildung 3 ist eine erste Zusammenfassung der Bestandserhebung und zeigt, wo im Landkreis bereits welche so genannten alternativen **Mobilitätsangebote** bestehen. Darunter befinden sich (E-)Carsharing-Angebote sowie als Ergänzung des ÖPNV-Angebots Bürgerbusse und Fahrdienste. Zudem gibt es einige Pedelec- und Fahrradverleiheangebote von Hotels, Gaststätten oder Fahrradhändlern. Unter dem Stichwort **Infrastruktur** werden Anlagen und Orte gebündelt, die potenzielle Standorte für die künftige Vernetzung von Mobilitätsangeboten an sogenannten »Mobilitätsstationen« darstellen. Dies umfasst neben E-Bike-Ladestationen auch Tourist-Infos, die, weil zentral gelegen, erste Anlaufstelle für lokale Informationen und Angebote sind. Eine erste Erhebung von Camping- und Wohnmobilstellplätze ist ebenfalls abgebildet, denn diese Orte liegen meist nicht zentral und bedürfen einer Anbindung an alternative Mobilitätsangebote. Als **Multiplikatoren** wurden vorhandene Personalstellen in den Kommunen eingezeichnet, die sich in ihrer Funktion als Klimaschutz- oder Mobilitätsmanagement gezielt mit der Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots beschäftigen. Die Karte der Bestandserhebung erhebt keinesfalls Anspruch auf Vollständigkeit, sondern versteht sich als eine erste Sammlung von Angeboten, Infrastruktur und Akteuren, und sollte im Folgenden weiter ergänzt werden. So könnten etwa Fahrradabstellanlagen oder wichtige zivilgesellschaftliche Akteure hinzugefügt werden. Eine detaillierte Sicht der Punkte sind in den Kommunenkarten¹⁰ zu finden. Abbildung 3 enthält keine Darstellung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, da diese in eigenen Systemen dokumentiert ist und einer hohen Dynamik unterliegen. Dazu wird auf das entsprechende Kapitel »Ausbau der Ladeinfrastruktur« verwiesen¹¹.

Im Zentrum der Analyse stand die Befragung aller Kreiskommunen. Auf diese Weise entstand ein Gesamtbild der Mobilitätsangebote und Aktivitäten im Landkreis.

¹⁰ Vgl. VII.7 Empfehlungen für die Kreiskommunen

¹¹ Vgl. V.6 Ausbau der Ladeinfrastruktur

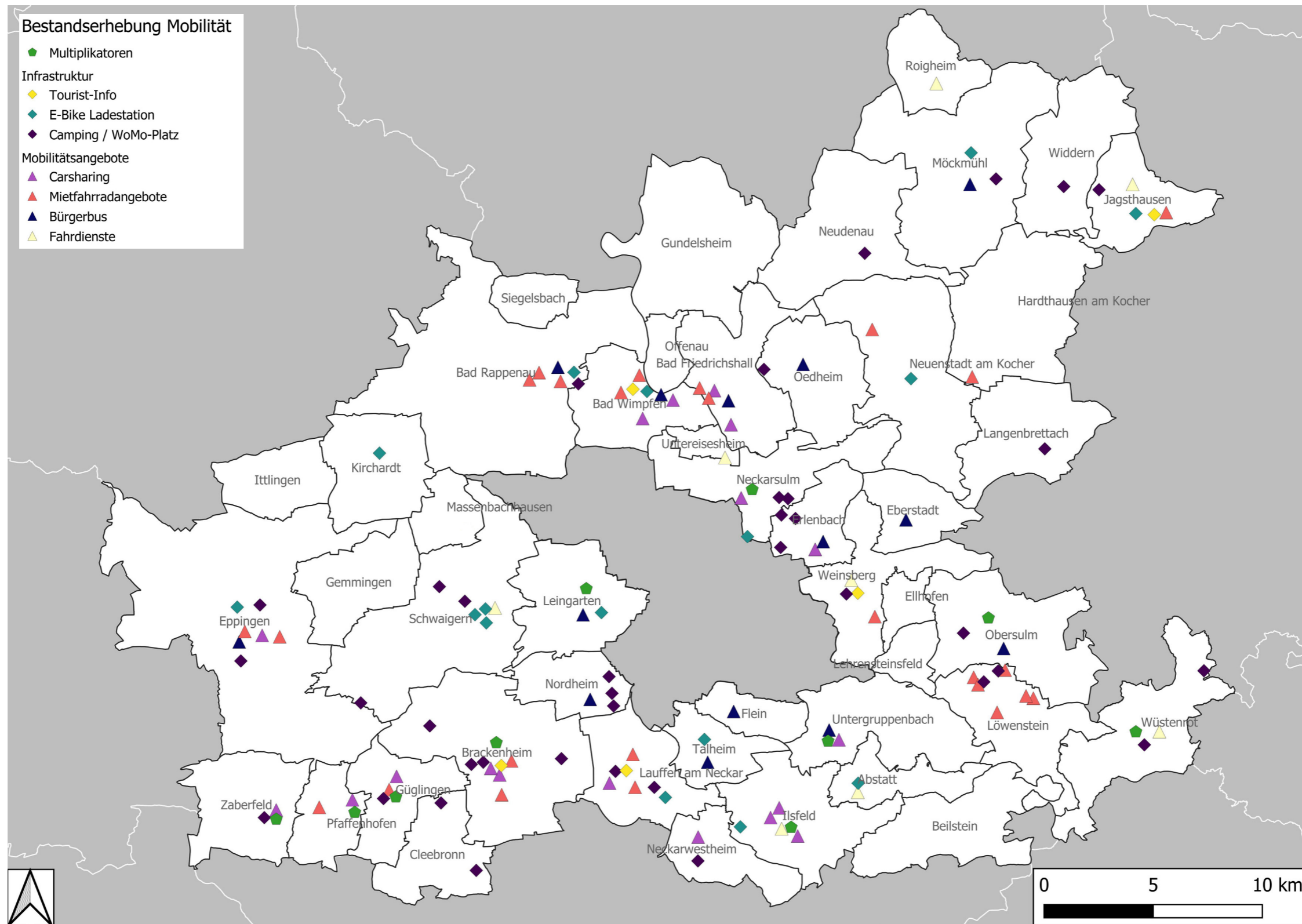


Abbildung 3: Übersichtskarte Bestandserhebung der Mobilitätsangebote

V.1 - Befragung der Kommunen

Am 10. März 2020 wurde ein Anschreiben an die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der 46 Kreiskommunen verschickt, das den Betreff trug: »Vernetzte und elektrifizierte Mobilität für den Landkreis Heilbronn«. In dem Anschreiben kündigte der Landkreis eine Befragung aller Kreiskommunen an. Mithilfe der Befragung sollte eine detaillierte Erhebung über die in den einzelnen Kommunen bestehenden Mobilitätsangebote und Aktivitäten erfolgen. Das Ziel: Ein Gesamtbild der Mobilität im Landkreis Heilbronn erhalten. Zudem sollten erste Eindrücke gesammelt werden, welche bestehenden Herausforderungen durch neue Mobilitätslösungen im Konzept adressiert werden könnten. Um dabei möglichst ergebnisoffen zu bleiben, wurde methodisch der Ansatz einer qualitativen Befragung gewählt, der folgender Fragenkatalog zugrunde lag:

1. Welche Mobilitätsprojekte /-angebote gibt es in Ihrer Kommune? (Carsharing, Leihfahrräder, Bürgerbus, Fahrdienste, Sonstiges)
 - a. Welche Infrastruktur für Mobilität gibt es? (bspw. Mobilitätsstationen, Ladeinfrastruktur etc.)
 - b. Wo liegen die Standort des/der o.g. Projekte?
 - c. Wie ist der Status des/der Projekte (Planung/Aufbau, Nutzung, Akzeptanz und Nutzerverhalten)?
2. Welche besonderen Probleme und Herausforderungen in Bezug auf Mobilität sehen Sie in Ihrer Kommune?
3. Welche Aufgaben sind aus Ihre Sicht zu bewältigen – und wer sollte diese Aufgaben anpacken?
4. Gibt es in Ihrer Kommune Gewerbegebiete mit hohem Verkehrsaufkommen?
5. Gibt es in Ihrer Kommune touristische Ziele mit einem hohen Verkehrsaufkommen?
6. Gibt es mögliche Kooperationspartner vor Ort? (Unternehmen, Mobilitätsanbieter, Infrastrukturbetreiber, Tourismusbetriebe)

Die Befragung konnte aufgrund des Corona-Lockdowns und der daraus resultierenden schweren Erreichbarkeit der Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner erst im Juli 2020 abgeschlossen werden.

V.2 - Ergebnisse der Befragung

Das Ergebnis in Zahlen:

- 46 Kreiskommunen wurden angeschrieben
- 46 Rückmeldungen gab es insgesamt
- 30 persönlich geführte Gespräche bzw. persönliche Rückmeldungen von Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern bzw. von Mobilitätsverantwortlichen erfolgten
- 16 Kommunen gaben eine Rückmeldung per E-Mail

Die Ergebnisse der Befragung lassen sich gemäß den Fragen unterteilen in »harte Fakten« (Zahl der CarSharing-Standorte, Leihfahrräder, Bürgerbusse, Fahrdienste und Ladeinfrastruktur) und in »weiche Faktoren«.

Zu den weichen Faktoren zählen die von den kommunalen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern geäußerten Probleme und Herausforderungen in Bezug auf Mobilität und die zu bewältigenden Aufgaben. Wie bei der Auswertung qualitativer Befragungen üblich, wurden die benannten weichen Faktoren thematisch zu Kategorien zusammengefasst. Da der Gesprächsfaden sehr ergebnisoffen gehalten wurde, waren die inhaltlich angesprochenen Themen der Befragung sehr unterschiedlich und können deshalb nur bedingt mit Zahlen hinterlegt werden. Stattdessen hat sich durch die Befragungen und der Vehemenz, mit der einige der Themen vorgebracht wurden, ein erster Eindruck zu verschiedenen relevanten Mobilitätsthemen herausgebildet, der im Folgenden wiedergegeben wird.

a. ÖPNV-Versorgung

Insbesondere von Kommunen mit Stadtbahnanschluss wurde die ÖPNV-Versorgung als gut bezeichnet. Teilweise äußerten die Befragten den Wunsch nach einer besseren Taktung der Stadtbahn.

Befragte aus Kommunen ohne Stadtbahnanschluss äußerten mehrfach die Problematik des Umstiegs Bus – Bahn. Aufgrund von Verspätungen von Bus oder Bahn könne hier nicht immer aufeinander gewartet werden, sodass für den ÖPNV-Nutzenden teils Wartezeiten auf den Anschluss entstehen. Als Gründe führten die Befragten in Teilen auch die Einführung der Stadtbahn an. Während Busverbindungen früher auf direktem Weg in benachbarte Ober- und Mittelzentren fuhren, fahren sie nun als Zubringer zum nächstgelegenen Stadtbahnhaltepunkt, was den Umstieg erst notwendig gemacht hat. Auch Lücken im bestehenden ÖPNV-Angebot, insbesondere am Wochenende und zu Randzeiten wurden benannt, ebenso wie Schwierigkeiten bei der Anbindung an angrenzende Landkreise bzw. Kommunen.

b. Verkehrsbelastung

Das Thema Verkehrsbelastung wurde in rund 30% der persönlich geführten Gespräche thematisiert, allerdings nicht in den Rückmeldungen, die per E-Mail kamen. Ein Grund dafür ist, dass nicht explizit nach der Belastung gefragt wurde. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass das Thema Verkehrsbelastung mehr Kommunen beschäftigt, als die vorliegende Zählung angibt. Als vorrangig belastend wird vor allem die hohe MIV-Dichte innerorts empfunden; vereinzelt wurde auch die innerörtliche Parkplatzsituation sowie die Belastung durch Schwerlastverkehr erwähnt. Insgesamt ergibt sich ein Bild von unterschiedlich stark belasteten Kommunen im Landkreis, je nach

- Lage und Anbindung an Bundesstraßen, die zum Teil ganze Orte in zwei Teile teilen
- Nähe zu großen Arbeitgebern, wie z.B. Audi
- der Zahl von Aus- und Einpendlern

Nicht immer wurde die hohe innerörtliche Verkehrsdichte, die bspw. dadurch erzeugt wird, dass eine Bundesstraße durch den Ort geht, als negativ beurteilt.

Eine hohe innerörtliche Verkehrsdichte wurde nicht immer negativ beurteilt. Eine hohe Frequenz, so einzelne Stimmen, leistet einen Beitrag beispielsweise zum Besuch von in der Ortsmitte gelegenen Einkaufszentren.

Einzelne Stimmen unterstrichen, dass die hohe Frequenz durchaus dazu beiträgt, dass beispielsweise das innerörtliche Einkaufszentrum gut besucht sei. Solche Beispiele zeigen, dass die Beurteilung, ob viel Verkehr als gut oder schlecht empfunden wird, offenbar auch von der vorhandenen Infrastruktur abhängt. Es ist jedoch explizit darauf hinzuweisen, dass dies nicht zwangsläufig auch die Meinung der Bürgerinnen und Bürger widerspiegelt.

c. Radwege-Situation / Radverkehr

In zahlreichen persönlichen Gesprächen fand das Radverkehrskonzept des Kreises ausdrücklich eine positive Erwähnung. Es wurde deutlich, dass den kommunalen Vertreterinnen und Vertretern die wichtige Rolle des Fahrrads und E-Bikes im Kontext einer zukünftigen, auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Mobilitätsplanung sehr wohl bewusst ist. Insbesondere in diesem Zusammenhang wurde auf die Dringlichkeit einer raschen Behebung bestehender Defizite im Bereich der Radwege hingewiesen:

- Radwege enden plötzlich und unvermittelt,
- Radfahrende werden von parkenden wie von fahrenden MIV bedrängt,
- zwischen den einzelnen Kommunen fehlen mancherorts Radwege, so dass Radfahrende zusätzlichen Gefahren durch den (Schwerlast-) Verkehr ausgesetzt sind.

Abstellanlagen für Fahrräder erfüllen selten die Anforderung an das Abstellen teurer Räder. Hier scheint es einen generellen Nachholbedarf zu geben.

Hinzu kommt, dass zwar in einzelnen Kommunen an Bahnhöfen Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden sind, allerdings erfüllen diese sehr häufig nicht die Anforderung an das Abstellen von teuren Fahrrädern. Diesbezüglich zeigte sich ein genereller Nachholbedarf bei den Kommunen, die das Thema Abstellanlagen thematisierten.

Die E-Bike-Ladestationen, die zurzeit von einzelnen Kommunen betrieben werden, werden zwar genutzt, die Nutzung bleibt aber generell weit hinter den Erwartungen zurück. In einer Kommune wurde die E-Bike-Ladestation sogar eigens beworben, allerdings ohne Effekte. In einigen Gesprächen wurde darüber hinaus das Thema (E)Bike-Sharing angesprochen. Übereinstimmend waren die kommunalen Gesprächspartnerinnen und -partner der Überzeugung, dass Bike-Sharing in (ihren) ländlichen Kommunen einen geringen Zuspruch erfahren würde.

Die Nutzung der E-Bike-Ladestation in den Kommunen bleibt generell hinter den Erwartungen zurück.

d. Aus- und Einpendler

Das Pendlerbild ist in den Kreiskommunen sehr heterogen. Neben Kommunen mit einer hohen Zahl an Auspendlern gibt es einzelne mit einer hohen Zahl an Einpendlern. Die Stadt Neckarsulm mit 25.000 Einwohnern, 40.000 Arbeitsplätzen und 35.000 Einpendlern sticht hier besonders heraus. Insgesamt ergibt sich aus den Befragungen der Eindruck, dass eine Vielzahl der Pendlerwege noch immer mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden.

e. **Neue Mobilitätsangebote**

Einige Kommunen, die bisher noch nicht über ein Carsharingangebot verfügen, erwähnten, dass es bereits Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern dazu gibt. Aus ihrer Sicht macht der Ausbau eines Angebots jedoch nur Sinn, wenn es interkommunal betrieben wird. Auch der Wunsch nach zielgerichteten Lösungsansätzen zur Stärkung von Querverbindungen zu Pendler- und Randzeiten gaben noch einmal einen Hinweis auf die Situation einzelner Kommunen, in denen ÖPNV-Verbindungen zu den Nachbarkommunen nicht optimal sind. Dies wurde insbesondere auch zu Verbindungen in umliegende Landkreise genannt.

Eine besondere Erwähnung in diesem Zusammenhang verdienen die fehlenden ÖV-Verbindungen für die Jugend, auf die von einigen Befragten mit großem Nachdruck hingewiesen wurde. Mit dem neuen Angebot eines FiftyFifty-Taxis, das der Landkreis Heilbronn entwickelt hat, wird diese Problematik zielgerichtet angegangen¹².

f. **Rolle des Landkreises**

Die Frage 3 nach den zu bewältigenden Aufgaben und wer diese aus Sicht der Befragten anpacken sollte, wurde oft mit sehr viel Engagement und Nachdruck beantwortet. Einige Kommunen wiesen den Landkreis dabei als Instanz aus, welcher zugetraut wird, dass sie

- die Kommunen miteinander an einen Tisch und ins Gespräch bringt,
- einschätzen kann, welche Kommunen (und Kreise) verkehrsmäßig miteinander zu vernetzen sind, wer also sinnvollerweise miteinander sprechen und Lösungen erarbeiten sollte,
- einen Blick dafür hat, welche Kommunen (und Kreise) ein gemeinsam zu lösendes Thema haben,
- abschätzen kann, welche Mobilitätsangebote in den einzelnen Vernetzungszusammenhängen überhaupt Sinn machen.

Die Gespräche verdeutlichten den Wunsch, dass der Landkreis die Rolle eines Moderators einnimmt, die Kommunen miteinander vernetzt und einen Austausch initiiert. Dadurch solle ein Prozess angeregt werden, der es den Kommunen ermöglicht im Verbund eine für die jeweilige Bedarfssituation angemessene Mobilitätslösung zu entwickeln.

Aus Sicht der Kommunenvertretenden kann der Landkreis als koordinierende Stelle für vernetzte Mobilitätsprojekte eine besondere Rolle beim Thema Nachhaltige Mobilität übernehmen.

g. **Bedeutung der Elektromobilität**

Obgleich die Bedeutung der Elektromobilität in den einzelnen Kommunen nicht explizit Thema der Befragung war, wurde das Thema in den Einzelgesprächen doch häufig adressiert. Insbesondere wurde in diesem Kontext wiederholt der Wunsch formuliert, der Landkreis solle bei Kommunikation und Akzeptanzförderung, der bei den Bürgerinnen und Bürgern als neu empfundenen Technologie, Unterstützung leisten. Insgesamt wurde von keinem der kommunalen Vertretenden der Wunsch geäußert, die Förderung von Elektromobilität solle als ein vorrangiges Thema bearbeitet werden. Vielmehr solle der Landkreis die

¹² Vgl. V.5 Ausgewählte Mobilitätsprojekte im Landkreis Heilbronn

Kommunen eher bei der Prüfung und dem Aufbau der als passend empfundener Elektromobilitätsangebote unterstützen.

V.3 - Gewerbegebiete und Unternehmen

Im Anschluss an die Befragung der kommunalen Vertreterinnen und Vertreter des Landkreises Heilbronn wurden Verantwortliche ausgewählter Gewerbegebiete befragt, um zusätzliche Informationen zu den Mobilitäts-Herausforderungen der Betriebe und ihrer Mitarbeitenden zu bekommen. Ziel war es, die Einschätzungen einzelner kommunaler Verwaltungen noch einmal durch die Brille dieser Akteure vor Ort zu betrachten.

Befragt wurden Vertretende der Gewerbegebiete:

- Gewerbegebiet Unteres Kochertal
- Gewerbegebiet Buchäckerring / Bonfeld
- Gewerbegebiet Leingarten
- Gewerbegebiet Schwaigern

Unterm Strich sind die Industrie- und Gewerbegebiete im Landkreis hinsichtlich ihrer Anbindung wie auch der Unternehmen und der Mitarbeitendenstruktur nicht vergleichbar. Deshalb braucht jedes eine eigene Lösung.

Die Interviewfragen reichten von der Anzahl der Unternehmen, Mitarbeitenden bzw. Arbeitsplätzen in den Gewerbegebieten über die Frage, wie die Beschäftigten ihren Arbeitsplatz erreichen (MIV oder ÖV?) bis hin zu den ÖV-Anbindungen und ihre faktische Nutzung. Zudem wurde ein Stimmungsbild zur Frage möglicher Mobilitätsstationen erhoben und welche Standorte für eine solche Mobilitätsstation ggf. geeignet sein könnten.

a. Unteres Kochertal

Das Gewerbegebiet Unteres Kochertal wurde 2017 erschlossen. Es sind hier 24 Unternehmen ansässig, die rund 1.600 Arbeitsplätze stellen. Die Anbindung an das Gewerbegebiet wird von der Interviewpartnerin als gut bezeichnet: es gibt einen Autobahnanschluss mit eigener Zufahrt sowie mehrere Bushaltestellen. Das Gewerbegebiet Unteres Kochertal profitiert davon, dass ein Busunternehmer im Gewerbegebiet ansässig ist, der die Mitarbeitenden vom ZOB in Neuenstadt auf seiner Fahrt in den Betriebshof direkt an einer dafür neu eingerichteten Bushaltestelle im Gewerbegebiet absetzt. Das Gewerbegebiet hat keinen Stadtbahnanschluss ist aber mit der Buslinie nach Heilbronn und Öhringen gut angebunden. Eine neue Buslinie Richtung Möckmühl ergänzt das ÖV-Angebot. Zudem organisieren sich die Mitarbeitenden in privat organisierten Fahrgemeinschaften.

Das Gewerbegebiet liegt außerhalb (2 km bis Innenstadt Neuenstadt), manche der Angestellten laufen in die Stadt zum Mittagessen. Es gibt auch eine Kantine, betrieben von der Firma Meyer, in der die Mitarbeitenden essen können. Im Gewerbegebiet existiert kaum Publikumsverkehr. Geplant sind ein neuer Radweg (wird erschlossen), sowie E-Ladestationen an der Einfahrt in das Gewerbegebiet bei der Infotafel, wo sich auch der Standort der Firma Meyer befindet.

b. Buchäckerring (Bonfeld)

In diesem Interview ging es um diverse Gewerbegebiete, mit sehr unterschiedlichen Anforderungen: das Gewerbegebiet Garmbach liegt vom S-Bahnhof rund 1 km entfernt und ist nach Aussage des Interviewpartners schlecht an den ÖV angebunden. Das Gewerbegebiet Buchäcker liegt an der Autobahn, ist zusätzlich durch eine Buslinie angebunden und mit dem Rad von zwei Seiten aus erreichbar. Allerdings werden diese Radwege nach Auffassung des Interviewpartners von den hier arbeitenden Menschen aufgrund der Topografie des Kraichgau (Hügelland) nicht genutzt. Ein Vorschlag zur Erhöhung der Radnutzung war, den Mitarbeitenden E-Bikes evtl. als Jobräder anzubieten. Derzeit nutzen die Beschäftigten vor allem ihr eigenes Auto, obwohl viele aus dem unmittelbaren Umland kommen und den ÖPNV nutzen könnten. Einwand des Interviewpartners gegen eine Mobilitätsstation war, dass die Mitarbeitenden hier zu niedrigen Löhnen arbeiten und sie deshalb keine Leihgebühren für z.B. Leihräder an der Stadtbahnhaltestelle bezahlen würden.

c. Gewerbegebiet Leingarten

Das Industrie- und Gewerbegebiet Leingarten ist fußläufig an die Stadtbahn angeschlossen, sodass viele Mitarbeitende den ÖV nutzen und von der Stadtbahnhaltestelle ins Industriegebiet laufen. Allerdings erstreckt sich das Gewerbegebiet über eine gewisse Länge, sodass nach Aussage des Interviewpartners nur diejenigen, die von der S-Bahn aus wenige Minuten zum Arbeitsplatz brauchen, diese auch nutzen. Die anderen kommen eher mit dem eigenen Auto und würden evtl. ein Fahrrad nutzen, wenn es an der Haltestelle verfügbar wäre. Direkt an der Stadtbahn ansässig sind große Unternehmen wie Gessmann, Dautel, oder Holz-Hauff. Im Gewerbegebiet selbst sind viele Handwerksbetriebe angesiedelt, Betriebe aus dem IT-Bereich und produzierendes Gewerbe. Aus Sicht des Interviewpartners, sind die Beschäftigten sehr autoaffin, was für ihn gegen Mobilitätsstationen spricht. Zudem machen Mobilitätsstationen aus seiner Sicht eher Sinn bei größeren Gewerbegebieten. Es müsste zunächst geklärt werden, ob die ansässigen Firmen und Mitarbeitenden bereit wären, sich einzubringen und sich auf alternative Mobilitätsformen einzulassen. Zur Klärung der Bereitschaft schlägt der Interviewpartner die Diskussion über den sogenannten Wirtschaftskreis, den Handels- und Gewerbeverein für Leingarten, vor. Ein weiterer Vorschlag zur Mobilitätsförderung war die Beratung der Betriebe zu Dienstradleasing oder JobTicket.

Die Radwegenetze im Landkreis sind gut: Jetzt geht es darum, die richtigen Anreize zu setzen und die Menschen aufs (E-)Bike zu bekommen.

d. Gewerbegebiet in Schwaigern

Das Gewerbegebiet ist prinzipiell an die S4 angebunden (Bahnhof Schwaigern). Nach Ansicht der Interviewpartnerin besteht das Problem darin, dass die Mitarbeitenden nicht zur Stadtbahnhaltestelle kommen (Problem der letzten Meile). Ein Bus würde zwar fahren, jedoch nur selten. Die Gesprächspartnerin hält Mobilitätsstationen deshalb grundsätzlich für eine gute Idee, fragt sich aber, ob es wirklich Bedarf gibt bzw. ob die Menschen sie auch annehmen würden.

Bevor man Mobilitätsstationen plant, sollte man herausfinden, ob das Angebot später auch genutzt wird.

V.4 - Weitere Mobilitätsakteure

Neben den Kommunen gibt es im Landkreis Heilbronn weitere Akteure, die mit ihren Mobilitätsangeboten den ÖPNV ergänzen, insbesondere stationsbasierte Carsharinganbieter und Bürgerbusse bzw. Fahrdienste.

a. Carsharinganbieter im Landkreis Heilbronn

Im Landkreis Heilbronn gibt es derzeit in 13 Kommunen Carsharing-Standorte, betrieben durch unterschiedliche Anbieter, die teils konventionelle, teils Elektrofahrzeuge einsetzen. In sieben Kommunen befinden sich elektrische Carsharingfahrzeuge. Vier weitere Kommunen stellen erste Überlegungen an oder sind bereits in ersten Sondierungsgesprächen mit Carsharinganbietern.

Die einzelnen Carsharinganbieter nutzen jeweils eine Betriebssoftware, die die gesamte Fahrzeugverwaltung, Buchungs- und Abrechnungsprozesse abwickelt. Die Anbieter bieten dem Nutzenden die Carsharing-Leistung an, arbeiten aber im Hintergrund mit einem IT-Dienstleister zusammen, der den eigentlichen Betrieb abwickelt. Der Nutzende registriert sich vermeintlich bei »seinem Anbieter«, in Wahrheit erfolgt die Anmeldung jedoch beim Betreiber des IT-Systems. Ob beim Anbieter A registrierte Nutzende mit ihrem Systemzugang auch ein Fahrzeug des Anbieters B nutzen können ist von der sogenannten »Quernutzung« abhängig. Meist wäre eine Durchlässigkeit der Systeme möglich, die Anbieter öffnen diese Option jedoch nicht. Deshalb müssen sich die Nutzenden bei Bedarf bei mehreren Anbietern registrieren.

Im Landkreis Heilbronn sind derzeit folgende Anbieter aktiv:

- deer Carsharing (reines E-Carsharing)
- ZEAG (reines E-Carsharing)
- flinkster
- Drive Carsharing
- Ford Carsharing

Die im Landkreis vertretenen Anbieter bewegen sich in zwei unterschiedlichen Systemwelten: ZEAG nutzt das IT-System von deer Carsharing, wobei deer Anbieter im Landkreis Heilbronn auch eigene Standorte betreibt. Die zweite Systemwelt ist die von »flinkster«, einer Marke der Deutsche Bahn Connect GmbH. Drive Carsharing und Ford Carsharing sind Partner von flinkster und nutzen damit die Systemwelt des DB-Konzerns.

Eine Dritte Systemwelt findet sich bei Stadtmobil und Teilauto. Diese Anbieter sind allerdings im Landkreis Heilbronn derzeit nicht aktiv.

b. Bürgerbusse im Landkreis Heilbronn

Je nach der individuellen Situation in den Kommunen können unterschiedliche Angebotsformen von Bürgerbussen realisiert werden. Allen Angeboten ist jedoch inne, dass sie bestehende Verkehrsangebote sinnvoll ergänzen, nicht ersetzen. Der Bürgerbus ist damit in zahlreichen ländlichen Kommunen zu einer wichtigen Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs geworden.

Wie die Befragung der Kommunen gezeigt hat, existieren im Landkreis Heilbronn bereits diverse Bürgerbusse und Fahrdienste. Sie ergänzen das bestehende ÖPNV-Angebot und sorgen für eine Feinerschließung der Kommunen. Als Hauptfahrgastgruppe werden meist ältere Menschen angesprochen, viele Angebote stehen aber auch anderen Bevölkerungsgruppen zur Verfügung. Die Ausgestaltung der Angebote in den Kommunen ist dabei sehr unterschiedlich. Die meisten fahren an mindestens zwei Tagen, einige aber auch jeden Werktag, nach einem festen Fahrplan und mit festen Haltestellen. Die Fahrpläne und -zeiten sind dabei häufig auf Einkaufs- und Erledigungswege ausgerichtet. Es gibt jedoch auch flexiblere Formen, die auf Ruf funktionieren und die Person von der Wohnung an das gewünschte Ziel bringen. Viele der Bürgerbusse und Fahrdienste werden durch Ehrenamtliche und Vereine organisiert, teils mit Fahrzeugen, die von der Kommune oder durch Sponsoren finanziert wurden. Einige Kommunen organisieren zudem auf eigene Kosten Fahrten, die durch private Busunternehmen mit sogenannten Mini- und Midibussen bedient werden. Solche Angebote fallen zwar nicht unter die Bürgerbus-Definition, werden aber meist so benannt, da sie denselben Zweck verfolgen und erfüllen – nämlich die Feinerschließung von Wohngebieten und die Ergänzung des bestehenden ÖPNV.

Eine Kommune nutzt das 9-Sitzer Fahrzeug aus dem bestehenden Carsharing-Angebot. Auch erste Überlegungen zur Elektrifizierung eines Fahrzeugs bei der kommenden Neuanschaffung bestehen.

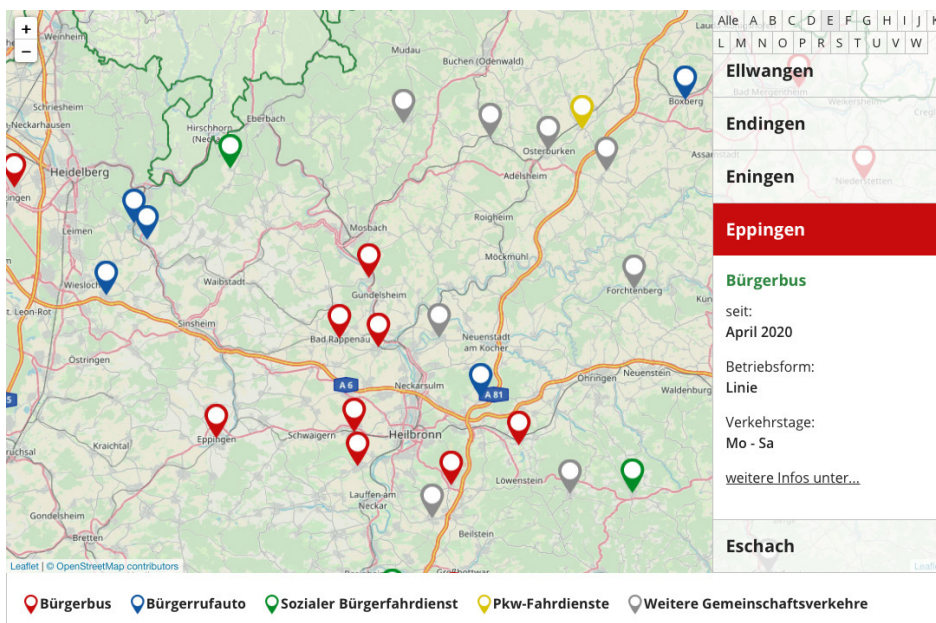


Abbildung 4: Bürgerbusse im Landkreis Heilbronn und Umgebung
 (Quelle: <https://www.buergerbus-bw.de/aktive-verkehre/>)

In Baden-Württemberg gibt es bereits Pilotprojekte mit elektrisch betriebenen Bürgerbussen. Mit dem Programm NAMOREG (Nachhaltig mobile Region Stuttgart) fiel 2016 der Startschuss für die Förderung elektrisch betriebener Bürgerbusse in den Gemeinden Ebersbach an der Fils, Salach, Uhingen und Wendlingen am Neckar. Ziel des vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg geförderten Projektes „e-Bürgerbus“ war die praktische Erprobung und

Evaluation des Einsatzes von elektrisch betriebenen oder mit Hybridantrieb ausgestatteten Bürgerbussen. Dabei wurde der Testbetrieb wissenschaftlich begleitet, um Erkenntnisse zum Einfluss von Topografie, Witterung und Geschwindigkeitsprofil auf die Fahrzeugreichweite abzuleiten.

Die Ergebnisse wurden in einem Handlungsleitfaden zusammengefasst¹³. Seitdem ist es auch möglich, über das Kompetenzzentrum Neue ÖPNV-Angebotsformen einen elektrischen Bürgerbus für Testzwecke auszuleihen.

V.5 - Ausgewählte Mobilitätsprojekte

Im Landkreis Heilbronn und der Region laufen verschiedene herausragende Projekte zum Thema Mobilität, die fokussiert einzelne Aspekte von Mobilitätslösungen entwickeln und im Folgenden kurz umrissen werden:

Kommunale Projekte

a. *Landkreis Heilbronn: FiftyFifty-Taxi*

Auf Beschluss des Kreistages arbeitet der Landkreis Heilbronn derzeit an der Umsetzung eines FiftyFifty-Taxis. Das Projekt will Jugendlichen einen sicheren Heimweg bieten, indem die Hälfte der Taxikosten am Wochenende und an Feiertagen vom Landkreis getragen wird. Mit Hilfe einer App soll die Abrechnung

Für Jugendliche ohne eigenes Auto ist das FiftyFifty-Taxi die perfekte Lösung: In Zukunft kann es für Fahrten innerhalb des Landkreises in Zeiten, in denen kein ÖPNV verkehrt, in Anspruch genommen werden.

zwischen Landratsamt und Taxiunternehmern funktionieren. Grund für den Vorstoß im Landkreis ist das lückenhafte Beförderungsangebot im öffentlichen Nahverkehr. Jugendliche haben es schwer, am Wochenende ohne eigenes Auto nach

Hause zu kommen, oft ist zwischen Mitternacht und 6 Uhr kein Bus mehr unterwegs. Das FiftyFifty-Taxi kann für Fahrten innerhalb des Landkreises, in die Stadt Heilbronn und zurück in Anspruch genommen werden. Fahrten im Stadtgebiet sind davon ausgeschlossen. Fahren soll das Taxi zwischen 0 und 6 Uhr, an Samstagen, Sonntagen und in den Nächten vor Feiertagen. Zunächst gilt das Angebot nur für 16- bis 25-Jährige. Neben der Verkehrssicherheit soll mit dem Angebot auch die Erforderlichkeit eines eigenen Autos oder »Elterntaxis« reduziert sowie der Sharing-Gedanke durch Mitfahrende gestärkt werden: Mitfahrende sind ausdrücklich erwünscht, die Jugendlichen sollen die Taxis nach Möglichkeit gemeinsam nutzen.

b. *Flein: Elektromobilitätskonzept*

Im Elektromobilitätskonzept der Gemeinde Flein lagen die Schwerpunkte auf der bedarfsgerechten Verortung von Ladeinfrastruktur, der Elektrifizierung des Fuhrparks und auf der Planung neuer Mobilitätsangebote im Zentrum der Gemeinde.

¹³ Quelle: »e-BürgerBus: Elektrisch ehrenamtlich mobil«: Abrufbar unter https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user_upload/PDF_Downloads/E-Buergerbus-Broschuere_NVBW_2019.pdf (Zuletzt abgerufen 16.02.2021)

Zunächst wurde im Ortskern die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge eingerichtet und es entstanden 6 Ladestationen mit 12 Ladepunkten, u.a. am Rathaus, der Flina Kulturhalle sowie im Gewerbegebiet Schlichtäcker. Im Rathausumfeld schlägt das Konzept zudem einen zentralen Mobilitätspunkt vor, mit Informationen zu Angeboten, E-Bike-Ladestationen, überdachten Fahrradständern und Schließfächern für einen schnellen Umstieg vom Rad in den Bus.

Zwar sind die Stadt- und Regionalbuslinien nach Heilbronn und in die Nachbarkommunen gut, doch weil die Haltestellen nur entlang der Durchgangsstraßen liegen, sind die Wege von manchen Wohngebieten aus weit, was sich nutzungshemmend auswirkt. Für diese Menschen stellt der Bus laut Konzept keine Alternative zum eigenen Fahrzeug dar, weshalb mögliche Haltestellen geprüft werden sollen. Zudem empfiehlt das Konzept, den Bürgerbus weiter zu führen, trotz geringer Nutzung. Neue Erkenntnisse dazu werden in der geplanten Fortschreibung des Elektromobilitätskonzepts von Flein veröffentlicht.

c. *Wüstenrot: Smart2Charge*

Der in den kommenden Jahren stattfindende Ausbau der Elektromobilität stellt Kommunen im ländlichen Raum vor große Herausforderungen, wobei die Akzeptanz der Elektromobilität eine große Rolle spielt. Deshalb hat die Gemeinde Wüstenrot vor einigen Jahren die Weichen dafür gestellt, eine Plusenergiegemeinde zu werden und in dem Zusammenhang das Projekt Smart2Charge gestartet. Die Leitung des Projekts hat die Hochschule für Technik (HFT) Stuttgart, gefördert wird es vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi). Das Projekt begleitet die ländliche Kommune beim Ausbau der Elektromobilität.

In einem ersten Schritt wurde in Wüstenrot eine flächendeckende Umfrage gestartet, mit der die Einstellung zur Elektromobilität in allen Haushalten abgefragt wurde. Die Umfrage war verbunden mit einem Preisausschreiben, bei dem die Teilnehmenden über einen bestimmten Zeitraum die kostenlose Nutzung eines Mitsubishi Outlanders (Outlander Hybrid-SUV) gewinnen konnten. Der Outlander gehört zu den wenigen Autos, die bidirektionales Laden erlauben. Das heißt, dass die Fahrzeugbatterien nicht nur einseitig aufgeladen werden, sondern auch elektrische Energie speichern und bei Bedarf ins Haus oder Netz zurückerliefern können. Damit adressiert das Projekt auch die Frage wie die Ladeinfrastruktur in das bestehende Stromnetz integriert werden kann und wie Fahrzeugbatterien dazu beitragen können, das Stromnetz zu stabilisieren.

Mitsubishi Motors stellt im Projekt sieben teils elektrisch teils als Benziner angetriebenen Fahrzeuge zur Verfügung, die für ein öffentliches Car-Sharing an einem zentralen Punkt und für bestimmte Nutzergruppen eingesetzt werden können.

d. *Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach*

Im Rahmen des Wettbewerbs MobilitätsWerkStadt 2025 möchte die Gemeinde Untergruppenbach mit der Mobilitätswerkstatt Untergruppenbach 2025 Verbesserungspotentiale ausloten, Konzepte und Strategien für eine nachhaltige Mobilität entwickeln und experimentell umsetzen.

Ziele der Mobilitätswerkstatt 2025

- Der motorisierte Individualverkehr, öffentliche Personennahverkehr sowie Rad- und Fußgängerverkehr sollen sich gegenseitig ergänzen.
- Der MIV soll reduziert und vernetzte Lösungsansätze erarbeitet und alternative Formen der Mobilität eingeführt und gestärkt werden.
- Das Mobilitätskonzept soll organisatorisch und ökonomisch den Einstieg in die Elektromobilität möglich machen und durch die getroffenen Maßnahmen soll ein Beitrag für den Klimaschutz und für die Verbesserung der Luft- und Lebensqualität geleistet werden.
- In Zusammenarbeit mit den Unternehmen Bosch und Magna, die in Untergruppenbach Lösungen für die »Mobilität der Zukunft« entwickeln, sollen Anforderungen an die Stadtplanung und Gestaltung des Straßenraums zur nachhaltigen Realisierung des autonomen Fahrens erarbeitet werden.
- Die Öffentlichkeit und die jeweiligen Nutzergruppen sollen in den Prozess einbezogen werden, wobei ein Schwerpunkt auf der Akzeptanzsteigerung der neuen Mobilitätskonzepte innerhalb der Bevölkerung liegen soll.
- Die erarbeiteten Lösungen sollen Modellcharakter haben und ebenfalls auf andere Gemeinden ausgerollt werden können.

Im Rahmen des Projekts wurde vom Kompetenzzentrum LOGWERT an der Hochschule Heilbronn im Sommer 2020 eine Mobilitätsanalyse auf Grundlage einer Befragung zu allgemeinen Mobilitätsthemen innerhalb der Gemeinde Untergruppenbach durchgeführt. Abgefragt wurden etwa die Mobilitätssituation sowie der tägliche Mobilitätsaufwand oder die zurückgelegten Kilometer pro Jahr.

Zusammengefasst lässt sich aus der Befragung erkennen, dass insbesondere der Ausbau von sicheren Fahrradwegen, ein attraktives, vielfältiges und bezahlbares Mobilitätsangebot sowie bessere An- und Verbindungen für die Bürgerinnen und Bürger ein wichtiges Anliegen ist.

Aufbauend auf den Ergebnissen der ersten Phase der Mobilitätswerkstatt wird im weiteren Verlauf ein innovatives Konzept für ein nachhaltig mobiles Untergruppenbach entwickelt und erste Ideen umgesetzt.

e. *Region Heilbronn-Neckarsulm: Mobilitätspakt*

Der Mobilitätspakt wurde im Sommer 2017 unterzeichnet. Das gemeinsame Anliegen der Partner des Mobilitätspaktes ist die Lösung von Verkehrsproblemen in einem verkehrlich stark belasteten Wirtschaftsraum. Partner des Mobilitätspaktes sind:

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- Regierungspräsidium Stuttgart
- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)
- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG)
- Landkreis Heilbronn
- Stadt Heilbronn
- Stadt Neckarsulm
- Stadt Bad Friedrichshall
- Stadt Bad Wimpfen
- AUDI AG
- Schwarz Gruppe

Das »Zukunftsorientierte Mobilitätskonzept für den Wirtschaftsraum Heilbronn-Neckarsulm« benennt Ziele und Eckpunkte für die weitere Entwicklung des Verkehrs in diesem Raum. Es listet eine Reihe von Themenfeldern unter Berücksichtigung der Verkehrsträger ÖPNV, Schiene und Straße auf und umfasst neben wichtigen Akzenten im betrieblichen Mobilitätsmanagement auch die Verbesserung des Radverkehrs in der Region.

Mit dem Fahrgastinformationssystem erfahren Nutzende von Bus und Bahn in 15 Kommunen im Landkreis Heilbronn die tatsächliche Ankunft von Bus oder Zug sowie Anschlussmöglichkeiten.

Vernetzung und Digitalisierung im Verkehrsverbund

a. Landkreis Heilbronn: Fahrgastinformationssystem

Im Landkreis Heilbronn zeigen 52 Monitore an wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten Verspätungen und Störungen von Bus und Bahn an. Mit dem Fahrgastinformationssystem erfahren Nutzende von Bus und Bahn in 15 Kommunen im Landkreis Heilbronn, wann ihr Bus oder Zug tatsächlich ankommt, und welche Anschlussmöglichkeiten es gibt. Die 52 Anzeigetafeln verteilen sich auf mehrere Standorte an den ÖPNV-Knotenpunkten in Bad Friedrichshall, Bad Rappenau, Beilstein, Brackenheim, Eppingen, Gundelsheim, Lauffen, Möckmühl, Neckarsulm, Neuenstadt, Schwaigern, Weinsberg und Willsbach. Die Ankunftszeiten sind sogenannte Echtzeiten: Sie verändern sich, wenn sich abzeichnet, dass ein Bus Verspätung hat. Umsteigende Fahrgäste werden auf den Monitoren über die Anschlussverbindungen informiert. Menschen mit Sehbehinderungen erhalten Informationen über eine Vorlesefunktion an den sogenannten »Text-to-Speech-Tastern«. Die Anzeigetafeln an den einzelnen Bushaltestellen und Bahnhöfen sind mit der sogenannten Datendrehscheibe der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) verbunden. Die wiederum nimmt die Echtzeitdaten der Busse und Züge entgegen und gibt sie in Sekundenschnelle an die Anzeigetafeln weiter. So können sich die Fahrgäste über die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten informieren. Das Projekt hat aufgrund seiner Größe und der Verbreitung landesweite Bedeutung.

Als reiner E-Carsharing-Anbieter kooperiert die ZEAG mit dem HNV für ein kombiniertes Angebot aus ÖPNV und Carsharing.

b. ZEAG: Vollelektrisches E-Carsharing in Kooperation mit HNV

Um die Vernetzung von Verkehrsangeboten zu fördern, besteht eine Kooperation zwischen dem HNV und drei Carsharing-Anbietern des Stadt- und Landkreises Heilbronn. Einer davon ist die ZEAG, ein reiner E-Carsharing-Anbieter. Das

Projekt bietet eine Ergänzung für die Randzeiten des öffentlichen Nahverkehrs und einen Service für Menschen, die mit Bus und Bahn anreisen und individuell an ihren Termin weiterkommen wollen. HNV-Jahreskarten-Besitzer bekommen die einmalige Anmeldegebühr beim ZEAG E-Carsharing erlassen und können mit Hilfe einer App eines der Elektrofahrzeuge reservieren. Diese haben feste Standorte in der Innenstadt, am Bildungscampus oder bei der IHK. Mit Standorten in Untergruppenbach und Neckarwestheim wird das E-Carsharing Angebot auch in Landkreiskommunen sukzessive aufgebaut und erweitert. Neben der Tatsache, dass HNV-Abonnenten und eTicket-Inhaberinnen und -Inhaber Sonderkonditionen bei der Inanspruchnahme eines Sharing-Fahrzeugs erhalten, können eTickets als Zugangskarte freigeschaltet werden. Das kombinierte HNV/ZEAG-Angebot zielt damit auch auf Interessierte, die das elektrische Fahren gerne einmal ausprobieren möchten.

c. *HNV: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme*

Das vom Bund geförderte und laufende Projekt des HNV hat drei Schwerpunkte.

Zum einen bündelt und harmonisiert der HNV die Fahrplandaten der in seinem Verbund kooperierenden Busunternehmen und leitet sie an die Datendreh-scheibe des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart GmbH (VVS) weiter. Zum anderen werden die Daten in einem digitalen Austauschformat (GTFS – General Transit Feed Specification) zur Verfügung gestellt, das die allgemeine Nutzung und Übertragbarkeit für Fahrpläne des öffentlichen Personenverkehrs und den dazugehörigen geografischen Informationen, wie z. B. den Standorten von Haltestellen, gewährleistet. Dadurch ergeben sich verschiedene Synergieeffekte. So stehen die Standortdaten damit etwa zur Einbindung in Google Maps oder anderen Navigations- und ÖPNV-Programmen zur Verfügung. Zudem stehen damit öffentlich Echtzeitauskünfte zur Verfügung, die zur genaueren Datendarstellung auf den Fahrgastinformationsanzeigern (FIS) genutzt werden.

Als zweiten Schwerpunkt soll eine echtzeitbasierte Fahrplan- und Ticket-App für den gesamten Verbund entwickelt werden.

Drittens entsteht ein Konzept zur durchgängigen und automatisierten Prüfung von elektronischen Tickets im HNV.

V.6 - Ausbau der Ladeinfrastruktur

Im September 2020 waren laut Daten der Zulassungsstelle des Landkreises Heilbronn 1611 rein elektrische Fahrzeug sowie 1024 Plug-in-Hybride angemeldet. Bei einer Gesamtzahl von um die 245.000 PKW ist dies zwar noch immer ein geringer Anteil, die Zulassungszahlen nehmen jedoch zu. Dabei kommt der Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur für die verstärkte Nutzung von Elektromobilität und damit dessen Ausbau eine besondere Bedeutung bei der Unterstützung des Markthochlaufs zu. Die Bundes- und Landespolitik forciert diesen Ausbau stark und stellt finanzielle Förderungen dafür bereit, für Kommunen, Unternehmen und seit neuestem auch privat. Wie überall in Deutschland wurde auch im Landkreis Heilbronn die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in den letzten Jahren stark ausgebaut. Dies hat sich auch bei den

Befragungen gezeigt, bei der fast die Hälfte der Kommunen angaben, bereits Ladeinfrastruktur installiert zu haben – häufig als öffentliche »Rathausssäule«. Über die Auslastung dieser Ladesäulen wurden dagegen unterschiedliche Erfahrungen berichtet. Der Landkreis Heilbronn selbst hat im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zwei Ladesäulen vor dem Landratsamt installiert. Zudem baut das Landratsamt im Rahmen des Projekts Aufbau von Ladeinfrastruktur zur Reduktion der Belastungen der NOx-Belastungen in Baden-Württemberg, kurz LINOx BW, insgesamt acht halb-öffentliche Ladesäulen am Kreismedienzentrum des Landratsamts Heilbronn und an drei kreiseigenen Schulen. Ganz allgemein ist Ladeinfrastruktur zu unterscheiden in öffentliche und privat nutzbare Ladeinfrastruktur. Öffentliche Ladeinfrastruktur wird an Punkten im öffentlichen Straßenraum, in Parkhäusern oder an anderen öffentlich zugänglichen Stellen positioniert und ist meist Gegenstand der Debatte, wenn es beispielsweise um die Alltagstauglichkeit von Elektrofahrzeugen geht. Private Ladeinfrastruktur hingegen wird auf privaten Flächen installiert und steht damit nur einem eingeschränkten Nutzerkreis zur Verfügung. Neben dem Heimladen fällt darunter auch das Laden beim Arbeitgeber.

Der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern im Landkreis Heilbronn liegt bei je 68,4% und 20,1 %¹⁴. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere Ein- und Zweifamilienhäuser über eigene Autostellplätze verfügen. Damit ergibt sich ein hohes Potential für die Installation privater Ladeinfrastruktur, die das Laden zu Hause ermöglicht. Die Möglichkeit zur Kombination mit Photovoltaik-Anlagen und dem Einbau von Speichermöglichkeiten kann den Aufbau privater Ladeinfrastruktur noch attraktiver machen. Aufgrund des hohen Potentials privaten Ladens zu Hause ist zukünftig mit einem geringeren Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur im Landkreis Heilbronn im Vergleich zum Bundesdurchschnitt zu rechnen. Die Analyse der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zu einem bestimmten Stichtag ist aufgrund der teils hohen Ausbaugeschwindigkeit nicht ganz einfach, da die verfügbaren Datenquellen unterschiedliche Dokumentationsstände enthalten. Solche Datenquellen sind beispielsweise die Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur, Ladeinfrastruktur-Verzeichnisse unabhängiger Betreiber wie LEMNET, aber auch die Verzeichnisse der jeweiligen Ladeinfrastruktur-Betreiber wie etwa von EnBW mobility+.

Wie unterschiedlich die Datenstände sind wird anhand des folgenden Beispiels auf Landesebene Baden-Württembergs deutlich:

- Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur: Die Bundesnetzagentur veröffentlicht die im Rahmen der Ladesäulenverordnung (LSV) gemeldeten Daten zur öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Deutschland. Die Karte und die Liste der öffentlich zugänglichen Ladepunkte werden regelmäßig aktualisiert. Laut Bundesnetzagentur gibt es in Baden-Württemberg 2.963 Ladesäulen (Stand: Februar 2020)



Abbildung 5: Ladestationen vor dem Landratsamt Heilbronn

Analyse und Kartierung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zu einem bestimmten Stichtag ist aufgrund der teils hohen Ausbaugeschwindigkeit und der unterschiedlichen Datenquellen nicht einfach.

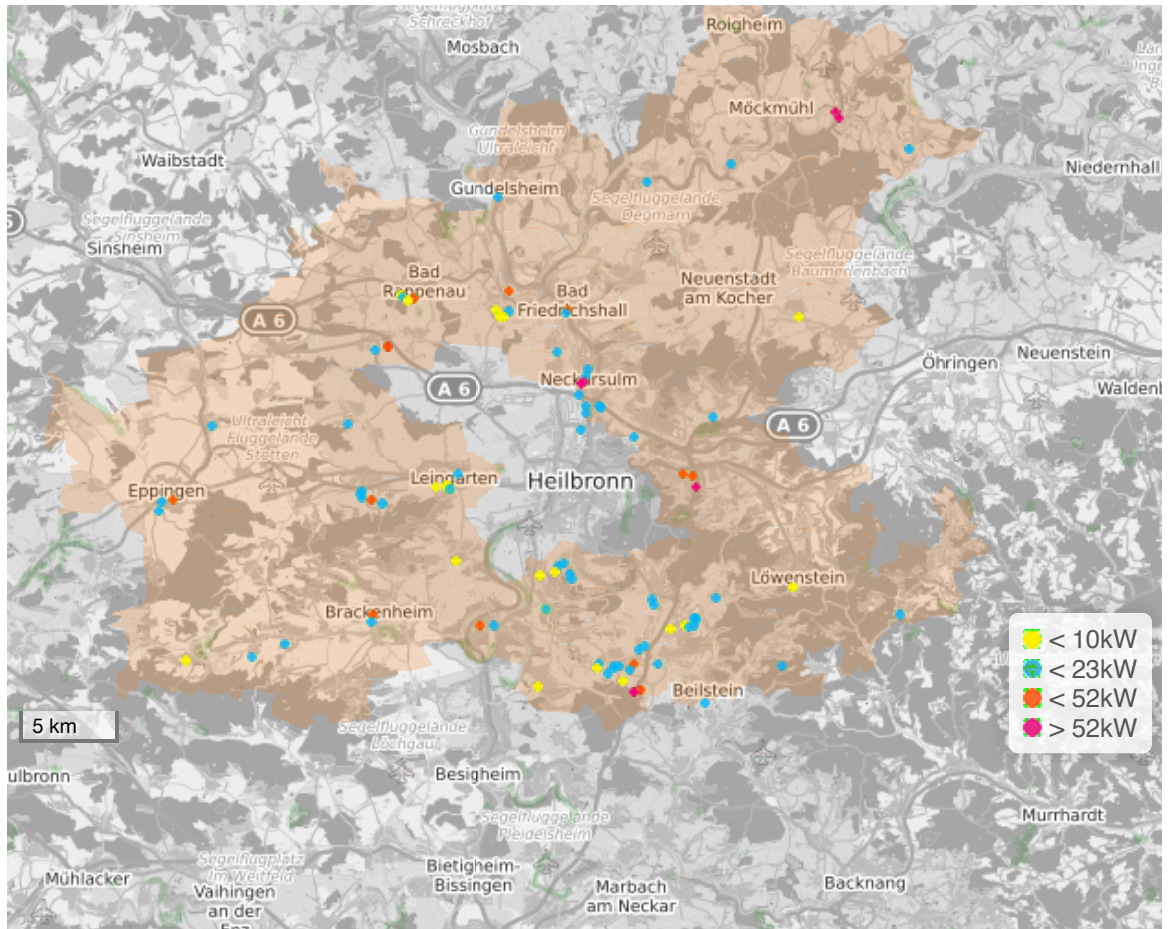
¹⁴ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. Einfamilienhausanteil im Kreisvergleich, 31.12.2019. https://www.statistik-bw.de/Wohnen/GebaeudeWohnungen/BW-BT_einfamilienhaeuser.jsp

- www.lemnet.org: Die Plattform von LEMNET Europe e.V., des unabhängigen Europäischen Vereins zur neutralen Information über europäische und internationale Infrastruktur für alle Elektrofahrzeuge, weist per 02/2021 einen Bestand von 3.808 Standorten mit 11.132 Ladepunkten für Baden-Württemberg aus. Dabei werden die Ladestandorte auch nach Ladeleistung und Steckersysteme unterschieden.

Die Datenbestände der Anbieter und Betreiber von E-Ladeinfrastrukturen weisen wiederum Abweichungen auf, da sie üblicherweise nur die Ladestationen zeigen, die mit dem jeweiligen Zugangssystem des Anbieters genutzt werden können. Andererseits bilden diese nicht unabhängigen Datenquellen den Zubau neuer Ladestationen nahezu in Echtzeit ab, während alle anderen Datenquellen prozessbedingt die Informationen nur verzögert zeigen können. Hinzu kommt die Problematik der unterschiedlichen Zählweise: Die Daten der Bundesnetzagentur weisen die Anzahl an Ladestationen aus, jedoch nicht deren Anzahl an Ladepunkten, sprich Steckern. Andere Datenquellen, wie das im Beispiel verwendete LEMNET-System sind hier erheblich konkreter und unterscheiden nach der aus Sicht des Nutzers relevanten Information. Aufgrund dieser Unterschiede wird für die Analyse der im Landkreis Heilbronn verfügbaren Ladeinfrastruktur die Datenquelle von LEMNET Europe e.V. verwendet, da sie im Vergleich die höchste, systemübergreifende Datenqualität erwarten lässt. Das System, das als eines seiner Alleinstellungsmerkmale eine Selektion auf Landkreisebene zulässt und diese Information auch zur Laufzeit in Online-Systeme wie etwa die Homepage des Landkreises, der Kommunen, Akteuren im Tourismus etc. ermöglicht, weist per 02/2021 folgende Datenbestände für den Landkreis Heilbronn aus:

Abbildung 6: Ladestationen in Baden-Württemberg und dem Landkreis Heilbronn

	Standorte		Ladepunkte		max. Ladeleistung [kW]	
	heute	Vorjahr	heute	Vorjahr	heute	Vorjahr
Baden-Württemberg gesamt	3.808	2.981	11.125	9.050	400	35
Type2 ohne Kabel			6.361		50	
Type2 mit festem Kabel			436		44,20	
CCS			772		400	
CHAdeMO			410		92	
Tesla Supercharger			120		150	
andere			3.026		44,38	
Landkreis Heilbronn gesamt	102	66	316	218	350	17
Type2 ohne Kabel			200		43,50	
Type2 mit festem Kabel			21		43,50	
CCS			41		350	
CHAdeMO			14		50	
Tesla SC			8		150	
andere			32		11	



LEMNET Europe e.V. - Legal Notice

– Europäischer Verein zur neutralen Information über europäische und internationale Infrastruktur für alle Elektrofahrzeuge –
 – European Society for neutral information about European and international Infrastructure for all Electric vehicles –

LEMNET - Statistics & Studies:

© 1997-2021 LEMNET | All rights reserved. Any unauthorized commercial use of the data from website or publications is prohibited.
 © 1997-2021 LEMNET | Alle Rechte vorbehalten. Jede nicht genehmigte gewerbliche Nutzung der Daten von Website oder Publikationen ist unzulässig.
 Albert-Einstein-Straße 3, D-98693 Ilmenau, Germany. E-Mail: vorstand@lemnet.eu.URL:www.lemnet.org

Abbildung 7: Verteilung der Ladestationen im Landkreis Heilbronn (Quelle: LEMNET Europe e.V.)

V.7 - Fuhrparkanalyse

Das Landratsamt Heilbronn benutzt bereits seit 2013 einen E-Smart für Dienstfahrten. 2019 wurden zusätzlich zwei VW e-Golfs angeschafft. Für alle angeschafften Fahrzeuge wurden jeweils Ladepunkte im Parkhaus installiert. Es erfolgen regelmäßig Einweisungen in die Nutzung der Fahrzeuge für die Mitarbeitenden. Dies baut die Hemmnisse zur Buchung der Fahrzeuge sichtlich ab, was sich auch in der Auslastung der Fahrzeuge widerspiegelt. 2021 sollen vier weitere Elektrofahrzeuge angeschafft werden.

Um weiteres Potential zur Elektrifizierung des Fuhrparks zu identifizieren, wurde im Rahmen dieses Konzepts eine Fuhrparkanalyse durchgeführt. Betrachtet wurden in Abstimmung mit Amt 10 sieben Fahrzeuge aus dem Fuhrpark dreier Ämter. Die dabei untersuchten drei Fahrzeuge von Amt 10 gehören zum allgemeinen Fuhrpark und können von allen Mitarbeitenden des Landratsamtes genutzt werden. Als Grenzwert für Fahrstrecken, unter denen der Einsatz von Elektrofahrzeugen unproblematisch ist, wurden 200 km angenommen. Dieser Wert ist angesichts des aktuellen und künftigen Fahrzeugangebots eher konservativ zu bewerten. Die über das Jahr 2019 durchschnittlich zurückgelegten täglichen Fahrstrecken (\emptyset Tagesstrecke) der betrachteten Fahrzeuge liegen zwischen 61 und 119 Kilometern und die durchschnittlich zurückgelegten Einzelfahrten (\emptyset Einzelstrecke) zwischen 55 und 91 Kilometern.

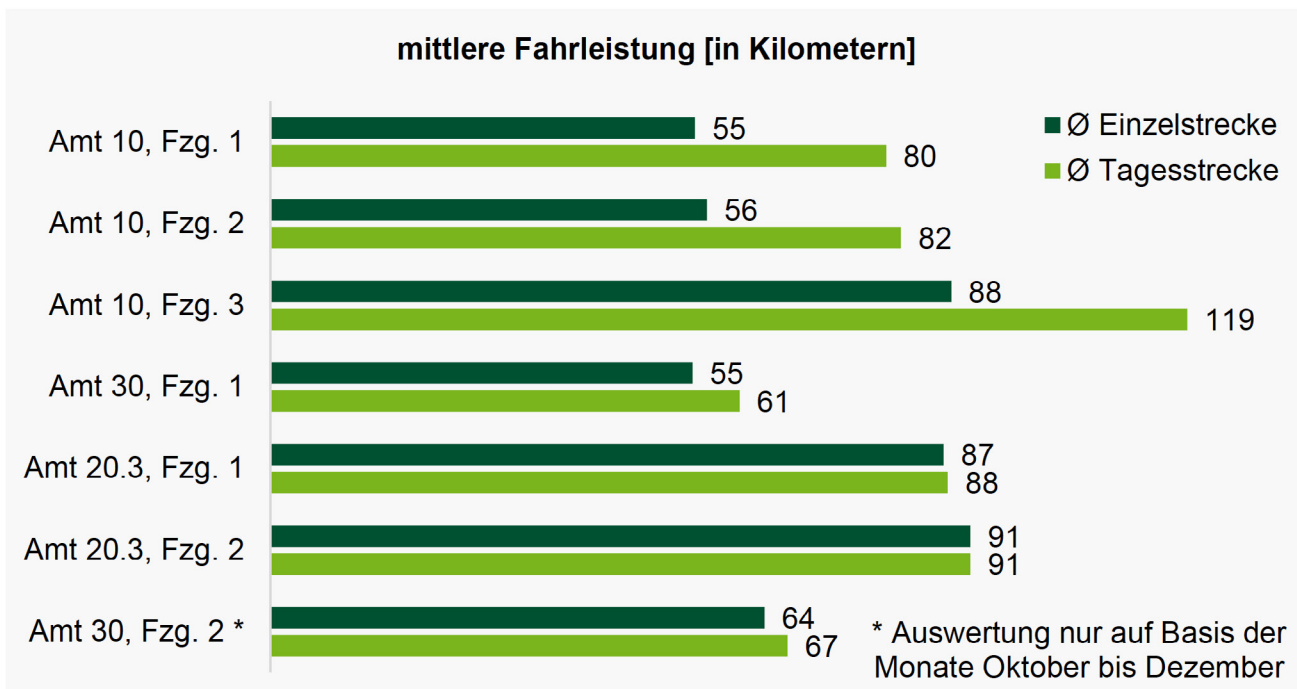
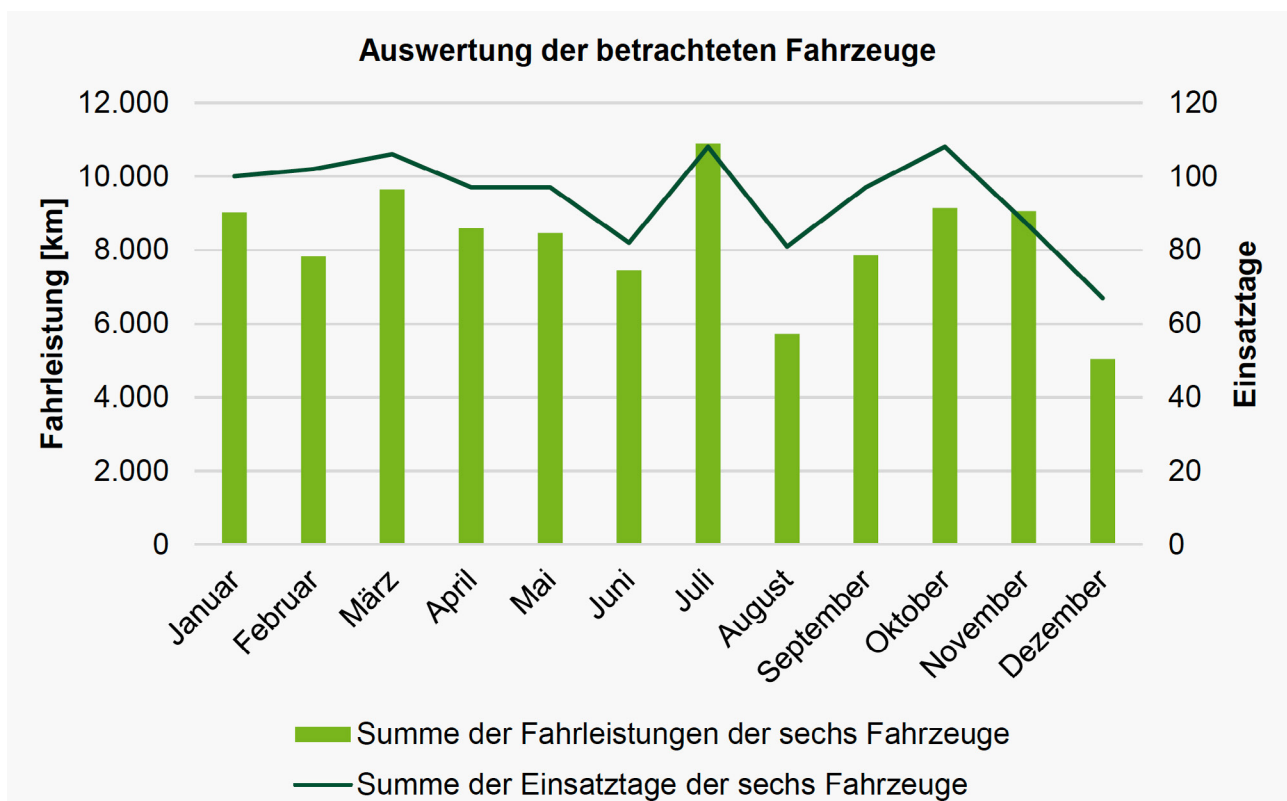


Abbildung 8: mittlere Fahrleistung der einzelnen Fahrten sowie mittlere tägliche Fahrleistung

Für diese Strecken sind viele Elektrofahrzeuge bereits heute einsatzbereit. Zudem hat die Auswertung gezeigt, dass die Fahrzeuge in der Regel nur für eine tägliche Fahrt genutzt und abends wieder beim Landratsamt abgestellt werden. Nicht alle Fahrzeuge sind auch an jedem Tag im Einsatz. Damit reicht es in den meisten Fällen, die Fahrzeuge über Nacht zu laden. Auf Basis der durchschnittlichen Strecken spricht demnach zunächst aus Reichweitensicht bei den meisten Fahrten nichts gegen den Einsatz einer batterieelektrischen Alternative.

Auf einzelnen Fahrten werden allerdings auch Strecken über 500 Kilometer zurückgelegt. Ohne Möglichkeiten des Zwischenladens stoßen hier auch Modelle mit hoher Batteriekapazität an ihre Reichweitengrenze.

Die folgende Abbildung 9 zeigt den Nutzungsverlauf der betrachteten Fahrzeuge im Jahresverlauf. Wie zu erwarten sind in den Ferienmonaten deutliche Auslastungssenkungen zu erkennen. Die Auslastungsspitze der Fahrzeuge im Juli bildet die komprimierten Arbeitseinsätze vor der Ferienzeit ab.



Insgesamt zeigt die Analyse, dass der Großteil der täglichen Fahrstrecken elektrisch abgedeckt werden können. Gerade bei den vier Fahrzeugen aus Amt 30 und Amt 20.3 ist eine Elektrifizierung aus Reichweitensicht unproblematisch, da hier keine allzu langen Strecken zurückgelegt werden. Bei den restlichen drei betrachteten Fahrzeugen (Amt 10) kommt es allerdings vereinzelt zu äußerst langen Fahrten. Gerade bei diesen Strecken wäre zu prüfen, ob lange Strecken gegebenenfalls per Bahn oder Mietwagen bzw. Carsharingfahrzeug zurückgelegt werden können. Nicht zuletzt durch die Veränderungen der Arbeitswelt im Zuge der Corona-Pandemie hat sich auch die Arbeitswelt, hin zur regelmäßigen Nutzung von Telefon- oder Videokonferenzen verändert. Gegebenenfalls könnten künftig auch Fahrten durch den Einsatz dieser Arbeitsmittel vermieden werden.

Abbildung 9: Fahrleistung & Einsatztage nach Monaten

Alternativ könnte der neuere VW Golf Kombi-Limousine (Euro 6, Fzg. 3) als konventionelles Fahrzeug für längere Fahrten vorbehalten werden, sodass das ältere Modell (Euro 5, Fzg. 1) bei einem anstehenden Fahrzeugtausch durch ein elektrisches Alternativfahrzeug ersetzt werden könnte. Ein Ersatz beider Fahrzeuge durch entsprechende

Elektrofahrzeuge ist jedoch auch möglich, sofern Zwischenladungen eingeplant werden oder die bereits beschriebenen Möglichkeiten, langen Strecken zu verlagern oder zu vermeiden, genutzt werden.

Problematisch wird eine Umstellung allerdings dann, sobald die Fahrzeuganforderungen bei einem Elektroauto nicht erfüllt werden können. Dies trifft aktuell etwa auf die Karosserievariante »Kombi« zu, da entsprechende Angebote am Markt nicht verfügbar sind. Im Verlauf der Jahre 2021 und 2022 sind jedoch auch in diesem Segment neue Elektrofahrzeugtypen angekündigt, so dass perspektivisch auch diese Fahrzeuge elektrifiziert werden können.

Wirtschaftlichkeit von Elektrofahrzeugen

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist eine Umstellung auf Elektrofahrzeuge aktuell in der Regel nur bei Nutzung entsprechender Förderungen sinnvoll. In Einzelfällen wird sie selbst durch eine Förderung nicht wirtschaftlich.

Zudem erscheinen vordergründig Elektrofahrzeuge zunächst teurer als konventionelle Fahrzeuge, da der Anschaffungspreis derzeit höher liegt. Dem stehen Förderungen und geringere Betriebskosten gegenüber. Ein sachlicher Kostenvergleich ist daher nur auf Basis einer TCO-Betrachtung möglich, in die sowohl fixe als auch variable Kosten eingehen. Wesentliche Kosten- bzw. Kostenentlastungspositionen sind beim Elektroauto:

- gegebenenfalls höhere Anschaffungs- / Finanzierungskosten bei Elektrofahrzeugen
- Die Energiekosten liegen je nach Stromkosten bei ca. 50-70 % der Benzinkosten, bei Eigenproduktion des Stroms auch deutlich darunter
- Förderungen:
Sowohl der Bund als auch das Land Baden-Württemberg fördert die Beschaffung und Nutzung von Elektrofahrzeugen über diverse Programme, etwa über den »Umweltbonus«, Flottenförderungen (z.B. »Förderrichtlinie Elektromobilität« des Bundes) oder das Programm »BW-e-Gutschein« (Förderung der Betriebskosten eines Elektrofahrzeugs).

Im Rahmen der Fuhrparkanalyse wurde auch ein Kostenvergleich entwickelt. Dabei wurde die Neuanschaffung von Verbrenner- und Elektrofahrzeugen gegenübergestellt. Würden durch die Umstellung von Verbrennungsmotor auf elektrischen Antrieb zusätzliche Kosten entstehen, dann sind diese jährlichen Elektrifizierungsmehrkosten im Kostenvergleich mit dem Vorzeichen »+« angegeben. Lässt sich die Umstellung dagegen wirtschaftlich realisieren, dann ist die Ersparnis durch das Vorzeichen »-« gekennzeichnet. Eine Elektrifizierung würde in diesem Fall eine Minderung der betrachteten jährlichen (Gesamt-)Kosten bedeuten. Zur Ermittlung der Kosten wurde auf die ADAC-Fahrzeugdatenbank zurückgegriffen.

Die folgende Grafik verdeutlicht dies am Beispiel eines Fahrzeugs aus Amt 10:

Tabelle 1-2: Kosten- und Treibstoff-Emissionsvergleich VW Golf Variant (Diesel) gegenüber ausgewählten Elektrofahrzeugen (Amt 10, Fzg. 1)

Verbrenner-fahrzeug (Kraftstoff)	Fahrzeug-klasse	jährliche Fahr-leistung (tägliche Strecke Ø / max.)	E-Fahrzeug		Kostenvergleich	Emissions- vergleich
					a) ohne Förderung b) mit Förderung	1) Strommix 2) PV-Strom
VW Golf Variant ³ (Diesel)	Untere Mittel- klasse (Kombi)	16.075 km (Ø 79,6 km / max. 521 km)	Untere Mittel- klasse	Kia e-Niro (39,2 kWh)	a) - 389 €/Jahr b) - 989 €/Jahr	1) - 1.334 kg/Jahr 2) - 2.505 kg/Jahr
				Kia e-Niro (64 kWh)	a) - 16 €/Jahr b) - 616 €/Jahr	1) - 1.282 kg/Jahr 2) - 2.499 kg/Jahr
			Mitteklasse	Nissan e-NV200 Evalia (40 kWh)	a) + 1.107 €/Jahr b) + 507 €/Jahr	1) - 418 kg/Jahr 2) - 2.401 kg/Jahr
				Tesla Model 3 Standard Range	a) + 916 €/Jahr b) + 316 €/Jahr	1) - 1.420 kg/Jahr 2) - 2.515 kg/Jahr
				Tesla Model 3 Long Range	a) + 2.536 €/Jahr b) + 1.936 €/Jahr	1) - 1.273 kg/Jahr 2) - 2.498 kg/Jahr
			Obere Mit- teklasse	Audi e-tron 50 quattro	a) + 6.610 €/Jahr b) + 6.010 €/Jahr	1) - 703 kg/Jahr 2) - 2.433 kg/Jahr

³ Da der Golf Variant 8 erst ab Herbst 2020 zur Verfügung steht und für diesen in der ADAC-Autodatenbank noch keine Kosten hinterlegt waren, wurde auf das vor Modell (Baureihe: Golf (VII) Variant (03/17 - 04/20)) zurückgegriffen.

Die Umstellung des Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge unterstützt die Bemühungen des Landkreises lokal Emissionen zu reduzieren und damit einen Beitrag zum Klimaschutz in der Region zu leisten. Die folgende Grafik zeigt die verbrauchsabhängigen Emissionsminderungspotenziale in Gramm je Kilometer, die im Falle einer Elektrifizierung anstelle der Anschaffung eines neuen Fahrzeugs mit konventionellem Antrieb bestenfalls erreicht werden können. Die Werte beziehen sich auf die in der Fuhrparkanalyse berücksichtigten Fahrzeuge.

Abbildung 10: Auszug aus der Fuhrpark-analyse für den Landkreis Heilbronn

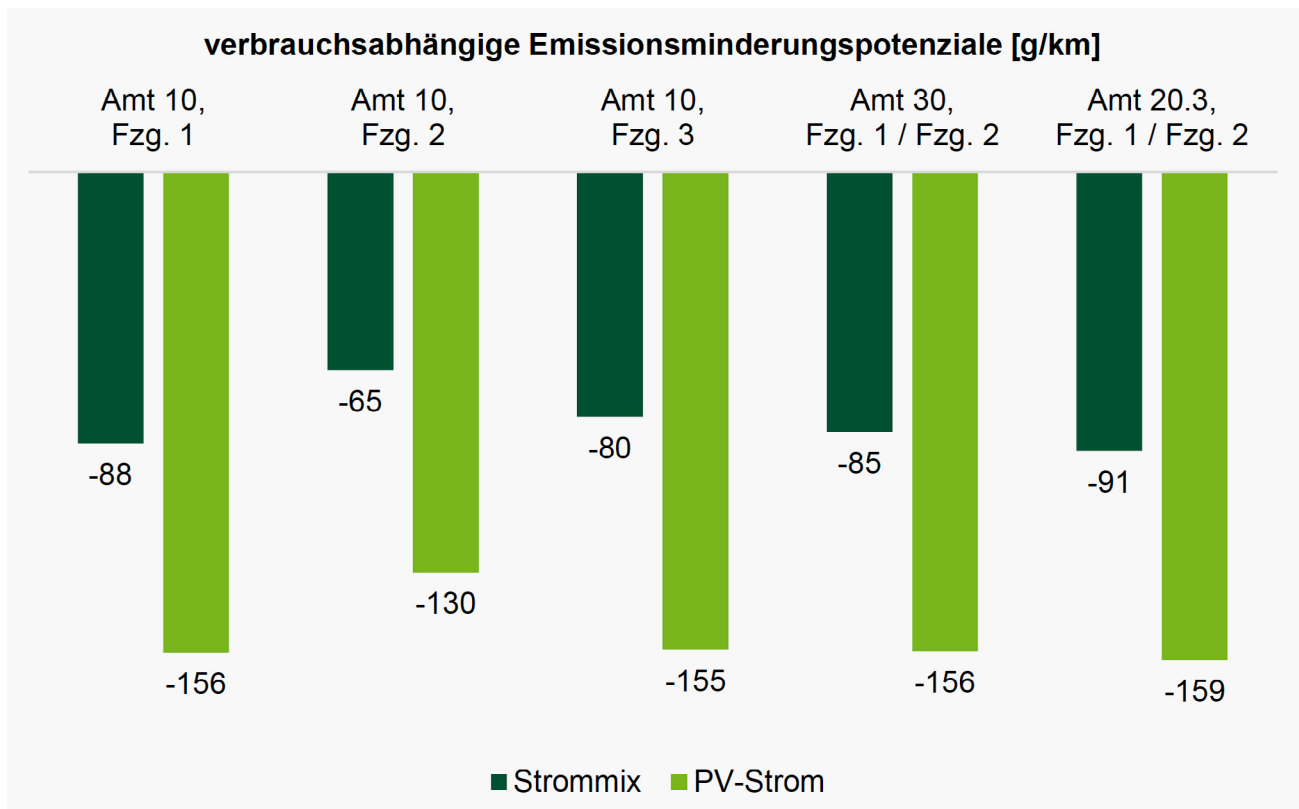


Abbildung 11: Potenziale zur Emissionsminderung

Trotz der EU-Vorgaben gehen die spezifischen Verkehrsemissionen insgesamt nur langsam zurück. Durch einen gezielten Austausch der Fahrzeugflotte kann die Reduktion dieser Emissionen in den Ämtern des Landratsamtes deutlich schneller erfolgen als sich dies an der derzeitigen allgemeinen Entwicklung ablesen lässt. Der Fuhrpark sollte daher nach und nach auf modernere, nachhaltigere und emissionsärmere Techniken umgestellt werden. Die durchgeführte Fuhrparkanalyse soll dabei als Grundlage für eine Umstellung der Fahrzeugflotte dienen und die derzeitigen Elektrifizierungspotenziale aufzeigen. Angemerkt sei an dieser Stelle, dass es sich bei den Betrachtungen um Momentaufnahmen handelt. Da eine Umstellung die Marktverfügbarkeit des entsprechenden Fahrzeugtyps voraussetzt und sich der Markt zurzeit schnell weiterentwickelt, sollte bei einer anstehenden Ersatz- oder Neubeschaffung eines Fahrzeugs eine mögliche Umstellung auf E-Fahrzeuge in jedem Fall geprüft werden. Darüber hinaus sollte, wenn möglich, eine Zielvereinbarung getroffen werden, die beispielsweise einen Mindestanteil an emissionsarmen Fahrzeugen am gesamten Bestand bis zu einem in der Zukunft festgelegten Zeitpunkt vorsieht.



KAPITEL VI.
KONZEPTION

VI. - Konzeption

Die Mobilität der Zukunft erfordert intelligente vernetzte Systeme. Längst haben Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und öffentliche Einrichtungen begonnen, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Sofern entsprechende Mobilitätsangebote vorhanden sind, werden sie je nach Situation und Bedarf miteinander kombiniert: Mit dem Rad geht es zum Stadtbahnhalt, mit der Bahn ins Zentrum, dann weiter mit dem Bus oder dem Carsharingauto. Das eigene Auto wird dafür nicht mehr gebraucht.

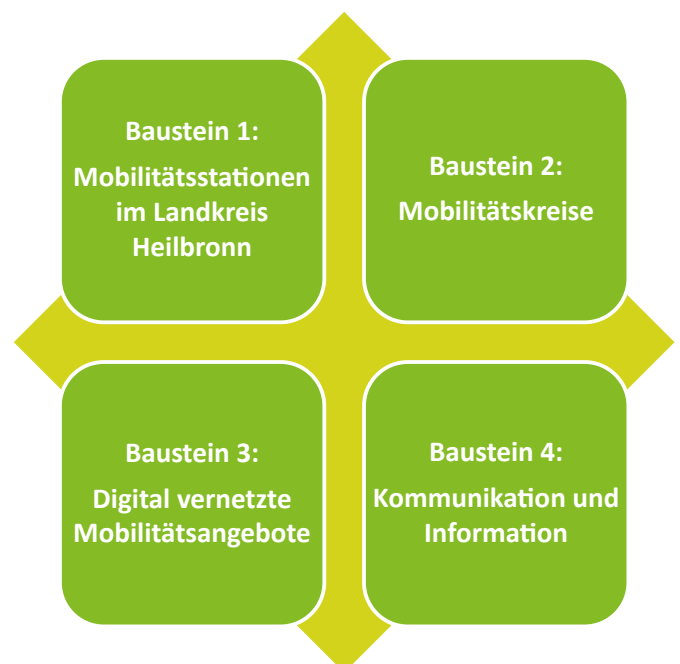
Solche intermodalen Verkehrswege, bei denen Personen unterschiedliche Verkehrsmittel kombinieren, um ein Ziel zu erreichen, sollte der Landkreis unterstützen. Deshalb besteht eines der zentralen Ziele des hier vorgelegten Konzepts darin, einen Handlungsrahmen für den Aufbau von Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn zu entwickeln.

Die Analyse zeigt, dass ein solches Projekt dann erfolgreich umgesetzt werden kann, wenn es in die Bedarfssituationen und Aktivitäten vor Ort eingebunden ist. Gemeint sind hierbei vor allem die Kommunen, aber auch weitere Akteure wie die Betreiber von Mobilitätsleistungen oder (Lade-) Infrastruktur. Mit dem im Folgenden ausgeführten Vorschlag für die Initiierung von Mobilitätskreisen kann die Kreisverwaltung die Kommunen und Beteiligten vor Ort konkret unterstützen und gleichzeitig den Ausbau kreisweiter Infrastruktur- (Mobilitätsstationen) und Mobilitätsangebote (z.B. Sharingangebote) vorantreiben.

Viele Mobilitätsangebote sind bisher kaum eigenwirtschaftlich und müssen deshalb von Kommunen querfinanziert werden. Im dritten Baustein wird deshalb eine Idee, wie Mobilitätsangebote unter dem Dach einer digitalen Mobilitätsplattform vernetzt und öffentlich verfügbar gemacht werden können. Die zu erwartende erhöhte Nutzerintensität soll zu einer Eigenwirtschaftlichkeit beitragen. Zudem sollen neue Angebote nur nach bestehender Nachfrage und Bedarf aufgebaut werden.

Alle drei Bausteine sind unabhängig voneinander in Projekten umsetzbar. Es bieten sich jedoch viele Synergien und Verknüpfungsmöglichkeiten bei einer gleichzeitigen Umsetzung, die ihr Potential voll ausschöpfen lässt. So werden die Mobilitätsstationen im Folgenden zwar als ersten Baustein konzipiert. Die Initiierung der Mobilitätskreise sollte jedoch als erstes umgesetzt werden, um aus ihrer Struktur heraus die konkrete Standortplanung zu realisieren.

Die Konzeption wird in folgenden Bausteinen strukturiert:



VI.1 - Mobilitätsstationen

Der folgende Konzeptteil erarbeitet Vorschläge und Handlungsempfehlungen für den Aufbau eines kreisweiten Netzes von Mobilitätsstationen. Als Knotenpunkte kann an ihnen ein landkreisweit vernetztes Mobilitätsangebot verfügbar gemacht werden, welches das öffentliche Verkehrsangebot bedarfsgerecht ergänzt, die letzte Meile schließt und das auch über Landkreisgrenzen hinaus weiterentwickelt werden kann. Für die Koordination von Mobilitätsstationen steht dem Landratsamt für einen Zeitraum von vier Jahren künftig auch eine vom Land geförderte Personalstelle zur Verfügung. Das vorliegende Papier entwickelt damit auch Vorgaben und einen Arbeitsrahmen des vom Stelleninhaber umzusetzenden Projekts und gibt erste Hinweise zur Identifikation von Standorten, zu Ausbauvarianten und deren Gestaltung, Finanzierung und Betrieb. Zur Konkretisierung der Standortplanung und dem Aufbau der Infrastruktur ist jedoch ein Anschlussprojekt unter Einbeziehung aller interessierten Kommunen und weiterer Beteiligter vor Ort erforderlich.

a. Idee der Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen stellen **Schnittpunkte** zwischen dem öffentlichen Verkehr und der individuellen, manuell oder elektrisch angetriebenen Mobilität auf der letzten Meile her. Es handelt sich um **Infrastrukturelemente**, die geografische Orte zu Knoten- oder Verknüpfungspunkte der Mobilität machen. Sie beherbergen unterschiedliche Mobilitätsangebote und sollen künftig **Übergangspunkt** zwischen verschiedenen Formen und Angeboten für die Mobilität im Landkreis sein. Das an den Stationen vorzuhaltende **Mobilitätsangebot** ergänzt das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs und schließt die Lücken der sogenannten »letzten Meile«. Um einzelne Abschnitte sogenannter Mobilitätsketten sinnvoll verbinden zu können, braucht eine Mobilitätsstation ein oder mehrere

Pendants, an denen beispielsweise die Miete eines Sharing-Fahrzeugs beendet werden kann. Durch solche »**Satellitenstationen**« entsteht ein Netz aus einzelnen Mobilitätsstationen.

Je nach lokalen Anforderungen können diese Stationen in ihren Ausprägungen unterschiedlich ausgestaltet sein.

Abbildung 12 veranschaulicht die Idee von Mobilitätsstationen am Beispiel der Haltestelle Bad Rappenau Bahnhof.

Mobilitätsstationen sind Infrastrukturelemente, an denen verschiedene Mobilitätsangebote bereitgestellt werden.



Abbildung 12: Veranschaulichung einer Mobilitätsstation

b. Funktionen von Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen finden sich nicht mehr bloß in Großstädten wie Hamburg, Leipzig oder München, sondern immer häufiger auch in kleineren Kommunen. Vorrangig erfüllen sie die Aufgabe eines intermodalen oder multimodalen Verknüpfungspunktes. Der ÖPNV bildet dabei das Rückgrat des Mobilitätsangebotes an den Stationen. Je nach Standort haben Mobilitätsstationen unterschiedliche Funktionen.

Der ÖPNV bildet das Rückgrat des Mobilitätsangebotes an Mobilitätsstationen.

Im **urbanen Raum** erfüllen sie ihre Funktion vor allem im Binnenverkehr der Stadt und zielen aufgrund von Flächennutzungskonflikten darauf ab

- einen Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsträger zu schaffen
- PKW-Stellplätze zu reduzieren,
- Grünflächen zu schaffen und
- Verkehrslärm zu reduzieren

Im **ländlichen Raum** dagegen fungieren Mobilitätsstationen vor allem

- zur Ergänzung des ÖPNV,
- tragen damit zur Feinerschließung bei,
- ermöglichen emissionsfreie interkommunale Verkehre ins Oberzentrum oder in andere Städte und Gemeinden und
- leisten damit einen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele.

Unterm Strich gilt: Mobilitätsstationen können einen Beitrag zu einem umwelt-

freundlicheren Stadt- und Regionalverkehr leisten. Insbesondere für Personen ohne permanente PKW-Verfügbarkeit können Sie zu mehr Lebensqualität beitragen, indem sie Ziele des täglichen Lebens erreichbar machen und eine lückenlose Versorgung mit Mobilitätsangeboten sicherstellen.

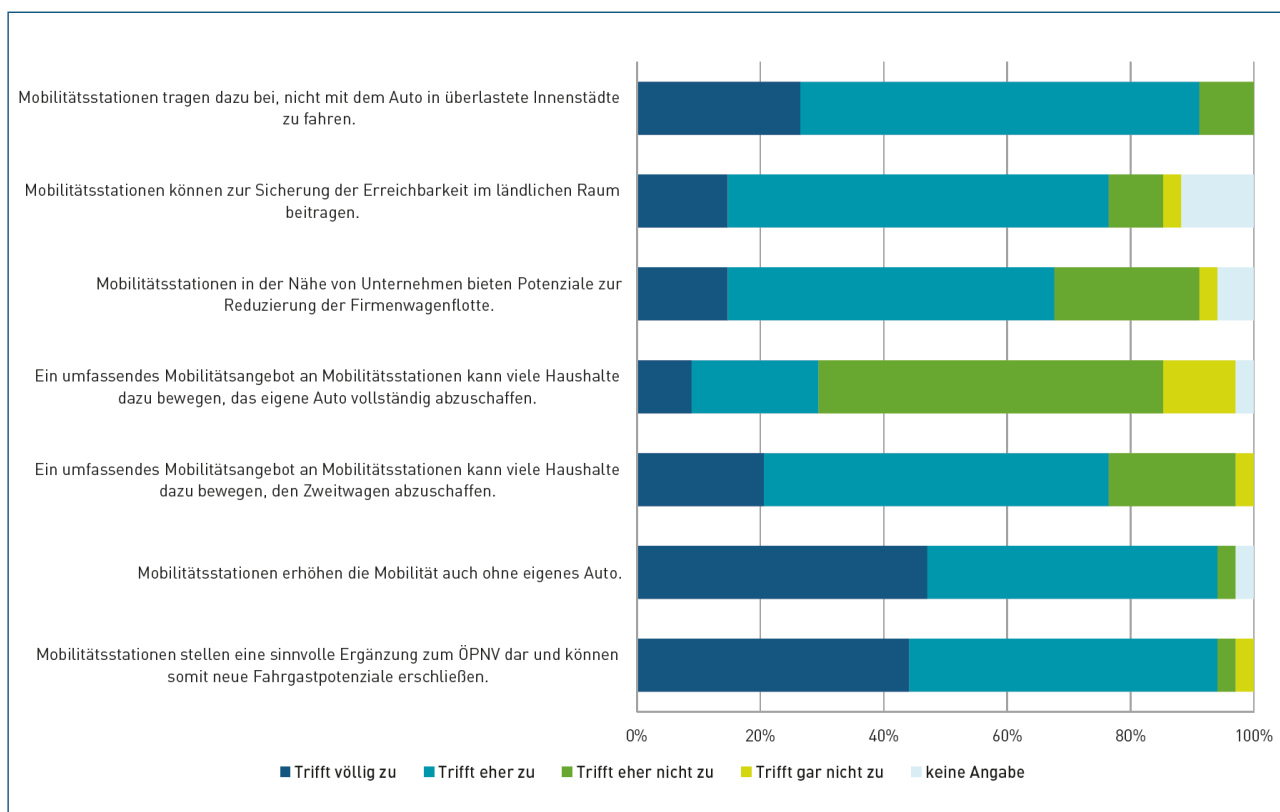


Abbildung 13: Einschätzung des Nutzens von Mobilitätsstationen bei einer Online-Befragung von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden

Quelle: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen (2017), S. 12. Zukunftsnetz Mobilität NRW. https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/handbuch_mobilstationen_2._auflage1.pdf.

c. Standortplanung Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn

Bevor mit dem Aufbau von Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn begonnen werden kann, müssen verschiedene Fragen beantwortet werden. Die erste Frage sollte lauten:

- Wo sind sinnvolle Standorte?

Die Identifikation sinnvoller Standorte für Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn ist eine wichtige Aufgabe dieses Konzepts. Um einen konkreten Standort für Mobilitätsstationen zu identifizieren, sollten folgende Standortkriterien berücksichtigt werden:

- Verknüpfung mit ÖPNV, insbesondere mit stark frequentierten Haltestellen oder Umstiegspunkten des ÖV
- Erwartete Nutzungsfrequenz durch bspw. Nähe zu Wohn- oder Gewerbegebieten, zur Ortsmitte oder touristischen Zielen
- Übergangsmöglichkeiten und damit Schließen der Mobilitätsketten über verschiedene Angebote hinweg, z.B. Nähe zu vorhandenen Carsharing-Standorten
- Für Passanten gut sichtbare und öffentlich zugängliche Flächen
- Flächenverfügbarkeit (Zugriff auf Grundstücke), ggfs. Parkflächen be-

rücksichtigen für z.B. Aufbau von Radabstellanlagen oder die Installation von E-Ladestationen

- Vorhandene Rahmenbedingungen für den Bau erforderlicher technischer Infrastruktur, z.B. Netzkapazität zum Aufbau von E-Ladeinfrastruktur

Aufgrund der Komplexität bei der Einordnung und Bewertung eines Standorts, sollten Standortentscheidungen immer als Einzelfallentscheidungen getroffen werden. Da ein hohes lokales Wissen notwendig ist, um die Standortkriterien zu bewerten, können Mobilitätsstationen nur in einem Umsetzungsprojekt unter Beteiligung der Kommunen und möglicher weiterer Akteure vor Ort realisiert werden. Die in diesem Konzept vorgeschlagenen Standorte erfüllen deshalb nicht den Anspruch einer grundstücksscharfen Planung, sondern zeigen Bereiche auf, in denen die Installation einer Mobilitätsstation sinnvoll erscheint. Spezifische Auswahlkriterien für die Standortplanung der empfohlenen Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn waren:

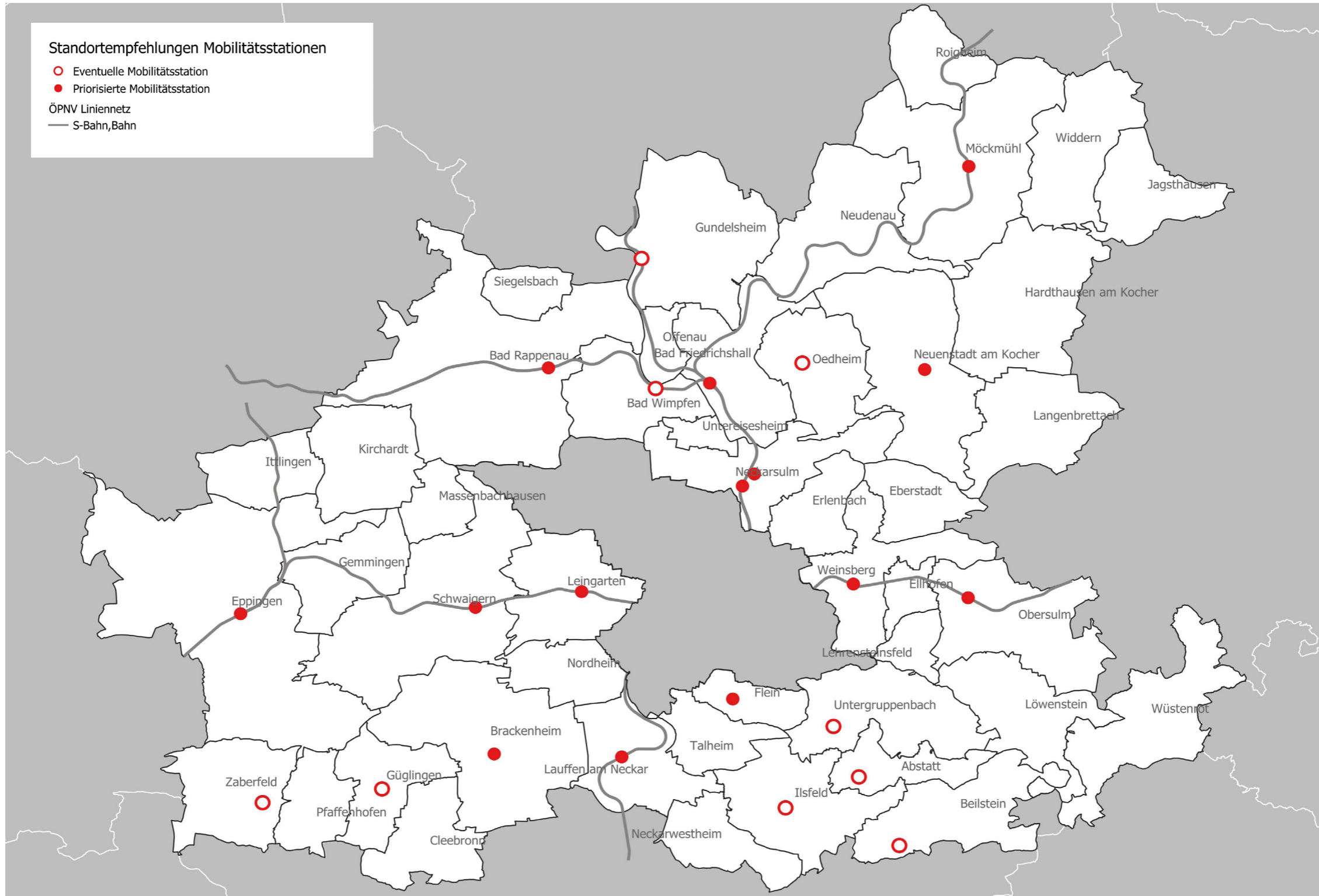
Die vorgeschlagenen Standorte erheben nicht den Anspruch einer konkreten Planungsvorgabe, sondern verstehen sich als Diskussionsgrundlage für die Planung.

- **FIS-Standorte:** Knotenpunkte des ÖV, an denen eine hohe Auslastung und ein erhöhter Bedarf an Anschlussmobilität besteht.
- **letzte Meile:** Zu bewältigende Entfernungen auf der Letzte Meile, etwa zu Gewerbegebieten.
- **Anknüpfung** von Kommunen ohne Stadtbahnhaltepunkt an die umliegenden Bahnhöfe.
- Integrierbarkeit identifizierter **vorhandener Mobilitätsangebote** aus der Bestandserhebung, wie etwa E-Carsharing.

Die Abbildung 14 zeigt die auf diesen Kriterien beruhenden vorläufigen Empfehlungen des Fachbüros für Standorte von Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn. Sie dienen ausschließlich als Diskussionsgrundlage und müssen gemeinsam mit den Kommunen beleuchtet und bei Bedarf angepasst werden. Bei den **priorisierten Stationen** ist von einem erhöhten Potential an Auslastung und Mobilitätsbedarfen auszugehen. Die **eventuellen Stationen** stellen Punkte dar, die vor allem in einem zweiten Ausbauschnitt von Interesse sein könnten, um bis dahin realisierte Stationen als Zielpunkte weiter zu ergänzen und Synergien zu schaffen. Die Tabelle in Abbildung 16 führt nach einer Erklärung zur Infrastrukturplanung, die vorgeschlagenen Mobilitätsstationen noch detaillierter aus. Idealerweise wird eine Mobilitätsstation auf einer zentralen Fläche unmittelbar im Ein- oder Ausgangsbereich einer ÖV-Haltestelle positioniert. Dies ist aufgrund von Flächenverfügbarkeit jedoch nicht immer möglich. Die Standortempfehlungen sind deshalb als Korridore um die jeweiligen ÖV-Verknüpfungspunkte zu verstehen, in dessen Radius Mobilitätsangebote bei Bedarf an verschiedenen Orten platziert werden können. Jedoch sollten die Distanzen zwischen den einzelnen Mobilitätsangeboten so klein wie möglich gehalten werden und einen Radius von 150 - 200 Metern um die ÖV-Standorte nicht überschreiten. Zur Steigerung des Serviceangebots der Mobilitätsstationen sollten bei der Standortplanung auch bereits bestehende Infrastrukturen einbezogen werden. Neben Infrastrukturelementen, wie etwa Radabstellanlagen,

können dies z.B. auch Ziele vor Ort sein, die mit anderen Fahrzeugen angefahren werden (Camping-, Wohnmobilstellplätze, etc.). Auch bestehende Informationsangebote, an denen sich Nutzerströme bündeln, wie Touristinformationen, sollten berücksichtigt werden. Sie könnten zusätzlich als Anlaufpunkte für eine Beratung von Gästen über das Mobilitätsangebot im Landkreis fungieren.

1. Möckmühl
FIS-Standort
2. Neuenstadt a. K.
FIS-Standort
3. Oedheim
Rathaus
4. Gundelsheim
FIS-Standort
5. Bad Friedrichshall
FIS-Standort
6. Bad Wimpfen
Bahnhof
7. Bad Rappenau
FIS-Standort
8. Eppingen
FIS-Standort
9. Schwaigern
FIS-Standort
10. Leingarten
Stadtbahnhof
11. Brackenheim
FIS-Standort
12. Güglingen
Gewerbegebiet
13. Zaberfeld
Rathaus
14. Laffen a. N.
FIS-Standort
15. Flein
Rathaus
16. Ilsfeld
Rathaus
17. Beilstein
FIS-Standort



18. Abstatt
Rathaus
19. Untergruppenbach
Rathaus
20. Obersulm
FIS-Standort
21. Weinsberg
FIS-Standort
22. Neckarsulm
FIS-Standorte

Abbildung 14: Vorläufige Standortvorschläge für Mobilitätsstationen als Diskussionsgrundlage (genauere Details sind in Abbildung 16 zu finden)

d. Infrastrukturplanung von Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn

Die Größe der Mobilitätsstation, das Design sowie das konkrete Mobilitätsangebot sollten an die lokalen Anforderungen angepasst werden. Je nach Lage, den erwarteten Nutzergruppen und weiteren Rahmenbedingungen können sich Stationen deshalb unterscheiden. Nachdem im ersten Schritt zunächst potentielle Standorte identifiziert wurden, sollten demnach folgende Fragen beantwortet werden:

- Welche Mobilitätsangebote könnten die jeweiligen Mobilitätsstationen umfassen?
- Welche weiteren Serviceangebote könnten integriert werden?
- Auf welchen Flächen können sie errichtet werden?

Generell ist zu bemerken, dass die Entscheidung für den Aufbau einer Mobilitätsstation zur Initialzündung für die Umgestaltung und Aufwertung eines Platzes, Wohngebiets, Gewerbegebiets und generell des Straßenraumes werden kann. Mit einer gut geplanten Mobilitätsstation und durch Zusatzangebote wie bspw. ein Café oder eine Bäckerei lässt sich die Aufenthaltsqualität erhöhen und wichtige Versorgungsfunktionen installieren, die u.U. bis dato gefehlt haben.

Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn sollten alle erforderlichen Komponenten beinhalten, die zur Erfüllung der jeweiligen Mobilitätsanforderungen benötigt werden.

Die infrastrukturellen Elemente können je nach Standort variieren, sie sollten jedoch gestalterisch und funktional im Kreisgebiet einheitlich sein. Um dies zu gewährleisten, ist es ratsam, dass der Landkreis einen »**Modularen Systembaukasten**« entwickelt, aus dem heraus dann pro Mobilitätsstation die infrastrukturellen Module nach Bedarf ausgewählt werden können.

Mobilitätsstationen weisen je nach Lage und Anforderung sehr unterschiedliche Ausstattungsmerkmale auf.

Folgende Aspekte und infrastrukturellen Module sollten in die Planung und den Systembaukasten einbezogen werden:

- **ÖV-Haltestellen:** Die Standortplanung in diesem Konzept geht immer von einer Verknüpfung mit ÖV-Haltestellen aus. Die Herausforderung an ÖV-Haltestellen liegt vor allem darin, die gestalterischen Anforderungen der Mobilitätsstationen umzusetzen und so für eine durchgängige Wahrnehmung des Gesamtsystems zu sorgen.
- **Carsharing:** Im Landkreis sind bereits mehrere Anbieter von Carsharing-Leistungen aktiv. Die Standorte sind soweit möglich in die Standortempfehlungen der Mobilitätsstationen eingeflossen. Im Einzelfall kann es sinnvoll sein, bisherige Carsharing-Standorte in den Bereich der Mobilitätsstationen zu verlegen. Eine Herausforderung für das »System Mobilitätsstationen« dürfte darin liegen, die verschiedenen Anbieter einzubinden und einen einheitlichen Nutzerzugang zu allen Angeboten zu schaffen.
- **Fahrradabstellanlagen** für private Fahrräder: Fahrradabstellanlagen

sollten wettergeschützt und vor allem sicher sein. Die Angebote für die sichere Verwahrung von hochwertigen E-Bikes, etwa durch verschließbare Mietboxen, sollten ausgebaut werden. In Diskussionen über Fahrradabstellanlagen nehmen in aller Regel Abstellmöglichkeiten mit Ladefunktion für E-Bikes viel Raum ein. Die Praxis zeigt jedoch, dass die Auflademöglichkeit für die Akkus kaum genutzt werden, da die Fahrdistanzen mit privaten Rädern zum Knotenpunkt lediglich einen Bruchteil der verfügbaren Reichweiten ausmacht und die Räder in der Regel zu Hause geladen werden.

- **Leihfahrräder:** Die Erfahrung aus anderen Projekten zeigt, dass ein Mietradangebot in der Regel Gäste der Region anspricht, die als Touristen oder Geschäftsreisende in den Landkreis kommen. In überwiegend ländlich geprägten Regionen werden sie eher selten durch Berufspendelnde genutzt. Ein Mietradangebot ist also primär in denjenigen Kommunen im Landkreis von Interesse, in denen sich häufig externe Gäste aufhalten.
- **Miet-Lastenräder / -Lastenpedelecs:** Mietlastenräder werden für Einkaufs- oder Ausflugsfahrten genutzt. Relevante Standorte sollten daher in der Nähe von Wohngebieten (Stichwort Einkauf) oder an Umstiegs punkten zu Freizeitzielen liegen.
- **Mikromobilität:** Mikromobile Gefährte sind insbesondere für den Transport von Einzelpersonen über kurze Strecken konzipiert und werden damit häufig für die letzte Meile verwendet. Darunter fallen vor allem elektrisch angetriebene Leichtfahrzeuge, z.B. Elektro-Tretroller (E-Scooter), Elektroroller, Pedelecs oder Segways. Ob und welche Art von Mikromobilität in eine Station integriert wird, sollte gemeinsam mit den Kommunen entschieden werden. Dies nicht zuletzt, da inzwischen viele Projekte beispielsweise mit E-Tretrollern zeigen, dass diese in den Kommunen teilweise umstritten sind, weil sie in der Regel lediglich Fußwege ersetzen, dafür aber für einen zusätzlichen Verkehr sorgen. An Standorten mit starker touristischer Frequenz kann der Einsatz anderer Mikromobilitätsangebote wie etwa sogenannten »Fun-Bikes« interessant sein, weil diese Teile des touristischen Angebots werden können. Auch Mietangebote für E-Roller sind bei größeren Distanzen auf der letzten Meile interessante Alternativen.
- **Weitere Serviceangebote:** Mobilitätsstationen stellen Knotenpunkte in Wegekettens dar. Deshalb macht es an einigen Standorten Sinn, die Funktion der Stationen durch Angebote zu erweitern, für die ansonsten ein zusätzlicher Weg oder Umweg erforderlich wäre. Ergänzungen könnten etwa der Aufbau von Packstationen, Geld- oder Fahrkartensautomaten sein. Zudem könnte der Aufbau von Automaten mit Angeboten des Hofladens vor Ort oder mit Zubehör für Fahrradreparaturen diskutiert werden.



Abbildung 15: Ausstattungsmerkmale einer Mobilitätsstation als Modulsystem

Quelle: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen (2017), S. 14. Zukunftsnetz Mobilität NRW. https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/handbuch_mobilstationen_2._auflage1.pdf.

Die nachfolgende Tabelle konkretisiert die Vorschläge für Standorte von Mobilitätsstationen im Kreisgebiet von Abbildung 14. Sie beinhaltet Vorschläge zur Zielgruppe, möglichen Satellitenstationen und den daraus abgeleiteten infrastrukturellen Ausprägungen. Die farbliche Kennzeichnung entspricht Regionen, in denen jeweils von einer engen verkehrlichen Verflechtung auszugehen ist. Diese Regionen würden sich anbieten, um dort pilothaft erste miteinander vernetzte Mobilitätsstationen aufzubauen. Die Einordnung wurde aus dem Nahverkehrsplan 2013 und den dort definierten Linienbündeln abgeleitet¹⁵. Sie ist jedoch als Diskussionsgrundlage für einen ersten Austausch zwischen dem Landkreis und den interessierten Kommunen zu verstehen.

¹⁵ Vgl. VI.2 Mobilitätskreise, d. Gliederung der Mobilitätskreise
KAPITEL VI.

Standort	Infrastrukturelle Ausprägung					Satelliten (Ziele)	Erläuterungen	Zielgruppe
	(E-) Carsharing	Leihfahrräder	Lastenpedelec	Radabstellanlagen	Mikromobilität			
Möckmühl Bahnhof	x	x		x		Nachbarorte, Gewerbegebiet, Tourismus	Erschließung des Kocher-Jagst-Radwegs; evtl. Gewerbegebiet einbeziehen	Gäste, Pendler
Neuenstadt FIS-Standort	x	x		x		Gewerbegebiet, Bad Friedrichshall Bhf, Tourismus	Letzte Meile zum Kochershuttle (Linie 620); Firmen(flotten) einbeziehen; Erschließung Kocher-Jagst-Radweg	Pendler, Bürger, Gäste
Oedheim eventuell		x		x		Bad Friedrichshall Bhf, Neckarsulm Bhf, Tourismus	Vernetzung durch Pedelec-verleih als Dreiklang mit Bad Friedrichshall und Neckarsulm über Kocher-Jagst-Radweg	Bürger, Pendler, Gäste
Bad Friedrichshall Bahnhof	x	x	x	x	x	Wohn- und Gewerbegebiete, Teil- und Nachbarorte,	Lokale Partner einbeziehen; Geplanter Landesrad-schnellweg; Mehrere Fernradwege	Pendler, Bürger, Gäste
Gundelsheim eventuell		x		x		Tourismus, Gewerbegebiete	Regionale Lösungen mit Tourismus und Betrieben; Erschließung des Neckartal-Radwegs und Burg Guttenberg	Gäste, Pendler, Bürger
Neckarsulm ZOBs	x	x	x	x	x	Wohn- und Gewerbegebiete, Teil- und Nachbarorte	Verknüpfung mit den Aktivitäten der Stadt Neckarsulm; Fernradwege	Bürger, Pendler
Bad Rappenau Bahnhof	x	x		x	x	Kurbetriebe, Gewerbegebiet	In Kooperation mit Kurbetrieben und Unternehmen. Letzte Meile zum Gewerbegebiet "Garmbach"	Gäste, Pendler
Bad Wimpfen eventuell	x	x		x		Betriebe, Tourismus, Nachbarorte	Lokale Betriebe einbeziehen; ggfs. Fahrradflotte für Tourismus; Geplanter Landesrad-schnellweg	Pendler, Gäste, Bürger
Eppingen Bahnhof	x	x	x	x		Teilorte, Wohn- und Gewerbegebiete	Mobilitätsangebote in Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren / Unternehmen entwickeln	Bürger, Pendler
Leingarten Bahnhof		x	x	x	x	Gewerbegebiet	Letzte Meile Bahnhaltepunkt - Gewerbegebiet, Unternehmen einbeziehen	Pendler, Bürger
Schwaigern Bahnhof	x	x		x	x	Teilorte, Gewerbegebiet	Letzte Meile Bahnhaltepunkt - Gewerbegebiet, Unternehmen einbeziehen	Pendler, Bürger
Brackenheim ZOB	x	x	x	x		Wohn- und Gewerbegebiete, Teil- und Nachbarorte	Übergreifende Netzstruktur im Zabergäu entwickeln. Gewerbegebiete (z.B. Langwiesen) anbinden	Pendler, Bürger, Gäste
Güglingen eventuell	x	x		x		Nachbarorte, Gewerbegebiete	Verbindung nach Brackenheim, lokale Akteure und Gewerbegebiete einbeziehen	Pendler, Bürger
Lauffen am Neckar Bahnhof	x	x	x	x		Gewerbegebiet, Nachbarorte	Letzte Meile Bahnhaltepunkt - Gewerbe-gebiet, Unternehmen und Carsharing in Nachbarkommunen einbeziehen	Pendler, Bürger
Zaberfeld eventuell	x	x		x		Eppingen Bhf, Brackenheim ZOB	Anbindungen an Stadtbahn/ZOB, lokale Akteure einbeziehen, Naturpark Stromberg Stromberg- Heuchelberg, Seen	Bürger, Pendler, Gäste
Abstatt eventuell		x		x		Nachbarorte	Mobilitätslösungen und Infrastruktur mit Unternehmen entwickeln und mit deren Mobilitätskonzepten verknüpfen	Pendler, Bürger
Beilstein eventuell	x	x		x		Lauffen Bhf, Nachbarorte	Regionale Lösungen mit Betrieben. Mobilitätsstation in Hinblick auf kreis- und verbundübergreifende Mobilität (Oberstenfeld)	Pendler, Bürger

Standort	Infrastrukturelle Ausprägung					Satelliten (Ziele)	Erläuterungen	Zielgruppe
	(E-) Carsharing	Leihfahrräder	Lastenpedelec	Radabstellanlagen	Mikromobilität			
Flein Ortsmitte	x	x	x	x		Wohn- und Gewerbegebiete	Mobilitätspunkt laut Elektromobilitätskonzept der Gemeinde. Mobilitätsangebot mit Firmen, Kommune, Pflegedienst schaffen	Bürger
Ilsfeld eventuell	x	x		x		Lauffen Bhf, Nachbarorte, Tourismus	Mobilitätslösungen mit Betrieben entwickeln, Erschließung Alb-Neckar-Radweg	Pendler, Bürger, Gäste
Untergruppenbach eventuell	x	x	x	x	x	Teil- und Nachbarorte, Wohn- und Gewerbegebiete	Unternehmen einbeziehen	Pendler, Bürger
Obersulm Bahnhof		x	x	x	x	Teilorte, Tourismus	Angebot bezogen auf Breitenauer See. Vermarktung als Kombiticket für Bahn, letzte Meile, Eintritt zum See	(Tages-) Gäste, Bürger
Weinsberg ZOB		x	x	x	x	Klinikum, Tourismus	Letzte Meile Bahnhaltepunkt - Klinikum	(Tages-) Gäste, Patienten

Abbildung 16: Tabelle Empfehlungen für Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn

e. Gestaltung und Vernetzung der Mobilitätsstationen

Stehen die Standorte der Mobilitätsstationen und deren infrastrukturelle Ausstattung fest, sollten die Fragen diskutiert werden:

- Wie können die Mobilitätsstationen aussehen?
- Wie kann ein vernetzter Zugang zu den Mobilitätsangeboten realisiert werden?

Die Aufgabe von Mobilitätsstationen geht über die bloße Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote weit hinaus: Sie sollten das Angebot von Mobilitätsdienstleistungen klar kommunizieren und öffentlichkeitswirksam bewerben. Damit die angebotenen Leistungen von den Zielgruppen in Anspruch genommen werden, sollten die Stationen:

- Einen hohen Wiedererkennungswert haben,
- Für Passanten/Vorbeifahrende gut sichtbar sein,
- Durch gute Gestaltung einen Beitrag zur Aufwertung der Umgebung leisten

Da aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen nicht immer alle Mobilitätsangebote auf einer gemeinsamen Fläche realisiert werden können, sollte optisch eine Zusammengehörigkeit hergestellt werden. Zentrale gestalterische Elemente mit Wiedererkennungseffekt helfen, dabei. Dazu können z.B. entsprechende Hinweisschilder, gut sichtbare Informationsstellen oder Wegweiser (z.B. über Bodenmarkierungen) genutzt werden. Ein gut durchdachtes »Leitsystem« hilft beispielsweise, den Nutzenden eines E-Carsharingautos vom Bahnhof zum Fahrzeug zu lenken und unterstützt beim Bus- und Radverkehr sowie der Fußgängerlenkung. Eine funktionierende Gesamtlösung denkt die Maßnahmen entlang der Erlebnispunkte der Reise von Nutzerinnen und Nutzern mit: von Planung, Anreise, Ankunft über Aufenthalt und Rückreise. Ein gutes Verkehrsleitsystem

Mobilitätsstationen sollten einen hohen Wiedererkennungswert haben, für Passanten gut sichtbar sein und durch gute Gestaltung einen Beitrag zur Aufwertung ihres Umfeldes leisten.

- kommuniziert wichtige Ziele der Destination und hilft bei der Zielfindung,
- wertet den Stadtraum auf und reduziert den Schilderwald,
- erhöht die Sicherheit für alle Mobilitätsgruppen (Rad, Auto, ÖPNV, Fußgänger),
- macht neugierig und motiviert, neue Mobilitätsangebote zu entdecken und zu nutzen

Auch eine künftige Mobilitätsmarke für den Landkreis wäre für einen höheren Wiedererkennungswert sinnvoll¹⁶, ebenso wie eine einheitliche Gestaltung der infrastrukturellen Elemente. Letzteres sollte deshalb auch in den oben beschriebenen Modulare Systembaukasten aufgenommen werden.

Die Gestaltung der Mobilitätsstationen muss darauf zielen, das Angebot der Mobilitätsdienstleistungen klar zu kommunizieren und öffentlichkeitswirksam zu bewerben. Deshalb ist die Entwicklung eines einheitlichen Markenauftritts von hoher Bedeutung.

Die Vernetzung der Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn hat damit mehrere Dimensionen:

- **Vernetzung des Gesamtkonzepts durch ein einheitliches Erscheinungsbild:** Ein hinsichtlich seines Erscheinungsbilds und der Zugänglichkeit einheitliches »System« ist für die Nutzerakzeptanz elementar. Der Aufbau einer Mobilitätsmarke, die für alle Mobilitätsleistungen im Landkreis genutzt wird, stellt sicher, dass die Mobilitätsinfrastruktur und die damit verbundenen Mobilitätsangebote von den Nutzenden intuitiv erkannt werden. Unterstützend können hierbei auch ein markantes Logo und ein einheitliches Farbkonzept (z.B. Farben des Landkreises) wirken. Die Gestaltung der Stationen kann sich auch an dem Auftritt des Umweltverbands anlehnen.

Der Erfolg von Mobilitätsstationen steht und fällt mit der Nutzerakzeptanz. Diese wiederum hängt unmittelbar von der einheitlichen Gestaltung des Gesamtsystems ab.

Das Angebot des Landkreises an die Kommunen zur Unterstützung beim Aufbau neuer Mobilitätsangebote vor Ort sollte deshalb an die Voraussetzung geknüpft sein, dass eine Realisierung ausschließlich im einheitlichen Modell erfolgt.

- **Regionale Vernetzung von Mobilitätsangeboten:** Die Zugänglichkeit der Mobilitätsangebote stellt eine weitere Akzeptanzhürde dar. Deshalb sollten die unterschiedlichen Mobilitätsangebote durch einen einzigen (digitalen) Nutzerzugang möglich sein, der idealerweise mit dem ÖV-Angebot gekoppelt ist. Damit entstehen auch neue Möglichkeiten der Angebotsgestaltung.
- **Örtliche Vernetzung:** Ein weiteres wichtiges Kriterium für die Akzeptanz des Angebots ist es, die Mobilitätsstationen in die Lebenswirklichkeit der Menschen zu integrieren. Eine Mobilitätsstation an zentralen und hochfrequentierten ÖV-Haltestellen erfordert eine örtliche Vernetzung, um einmalige Zubringermobilität in und aus Wohn- und Gewerbegebieten oder zu zentralen Orten zu ermöglichen. Eine wichtige Aufgabe für regionale Projekte ist damit auch die Identifikation von »abgesetzten Standorten« (Satellitenstationen), um örtlich und regional ein vernetztes System aufzubauen.

f. Finanzierung und wirtschaftliches Modell

In einem weiteren Schritt sollte man sich mit der Frage auseinandersetzen:

- Wie kann die Mobilitäts-Infrastruktur finanziert werden?

Mobilitätsstationen erfordern Investitionen zur baulichen Erstellung von Stellflächen und Stationsinfrastruktur. Danach fallen relativ geringe Unterhaltungskosten an. Zur Finanzierung der Investitionen können Fördermittel eingesetzt werden, z.B. LGVFG oder Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative^{17 18}. Die Programme fördern entweder explizit die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen, oder einen Teil der Mobilitätsstation (z.B. Fahrradabstellanlagen, Fahrräder im stationsbasierten Bike-Sharing, Förderung E-Carsharing etc.). Die Förderungen sind teilweise an weitere Bedingungen geknüpft (z.B. Installation von PV-Anlagen, Carsharing mit Auszeichnung blauer Engel etc.).

Laufende Einnahmen nach Betriebsstart der Stationen können aus Miet- und Nutzungsentgelten von Flächen und Infrastruktur gegenüber Anbietern von Sharingsystemen, Ladeinfrastruktur und gegebenenfalls weiterer Dienstleistungen (Kiosk -Geldautomat etc.) erzielt werden. Die Integration von (digitalen) Werbeflächen können einerseits weitere Einnahmequellen erschließen, andererseits für Eigenwerbung und Werbung des Umweltverbands verstärkt genutzt werden.

Ist die Mobilitätsstation einmal gebaut, reichen die Einnahmequellen von Entgelten aus Vermietung und Nutzung für Flächen und Infrastruktur bis hin zu Einnahmen aus der Vermietung von Werbeflächen.

¹⁷ <https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie/nachhaltige-mobilitaet>

¹⁸ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/>
KAPITEL VI.

g. Betrieb und Geschäftsgebiet

Eng an die Finanzierung ist die Frage geknüpft:

- Wie kann der Betrieb organisiert werden?

In der Regel werden die einzelnen Mobilitätsangebote der Mobilitätsstationen von privaten und teilweise öffentlichen Dienstleistern betrieben. So wird das Bus- und Bahnangebot meist von einem kommunalen oder privaten Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs betrieben, Park-and-Ride-Plätze von der Kommune selbst, Carsharing- und Radverleihangebote von privaten Drittanbietern. Eine gemeinsame Vergabe aller Angebotsbestandteile an private Betreiber wäre theoretisch zwar denkbar, ist jedoch aufgrund der unterschiedlichen Kernkompetenzen der Anbieter wenig zielführend.

Erfahrungsgemäß liegt die Trägerschaft für Mobilitätsstationen in der Regel bei einem kommunalen Träger, einer kommunalen Gesellschaft oder dem Nahverkehrsbetrieb. Denkbar sind jedoch auch private Trägerschaften, auch wenn es hierfür noch keine Vorbilder gibt. Errichtung und Betrieb der technischen Infrastruktur (z.B. Ladestationen für Elektrofahrzeuge) ist in Zusammenarbeit mit privaten Anbietern und Partnern (z.B. Energieversorger, Carsharing-Anbieter) möglich. Eng verknüpft mit der Frage der Trägerschaft ist die geplante räumliche Ausdehnung, also das Geschäftsgebiet, für das Netz der Mobilitätsstationen.

h. Rechtliche Situation

Der Aufbau von Mobilitätsstationen bedarf einer sowohl planungs- als auch straßenverkehrsrechtlich korrekten Festsetzung. Die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für sämtliche Einzelelemente der Stationen sind separat zu beschaffen. Rechtlicher Handlungsbedarf ergibt sich vorrangig aus der Stellplatzproblematik, da in der Regel Carsharing-Stellplätze in die Mobilitätsstationen integriert werden sollen. Standorte von Mobilitätsstationen sind deshalb im Hinblick auf die rechtliche Situation im Prinzip vergleichbar zu behandeln wie Standorte für Carsharing-Stationen. Insofern lohnt für die künftige konkrete Umsetzungsplanung ein Blick in das Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das durch Artikel 328 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert wurde. Sondernutzungsrechte ermöglichen auch das Aufstellen von Parkbügeln. Für Gebäude bzw. gebäudeähnliche Anlagen gelten die Vorschriften des Baurechts¹⁹.

¹⁹

<https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/BJNR22300017.html>

VI.2 - Mobilitätskreise

Die Befragung der kommunalen Vertreterinnen und Vertreter bestätigte, was in Fachkreisen längst Allgemeinwissen ist: Mobilität ist Routine. Sie folgt überwiegend gelerten und alltäglichen Strukturen. Die Strecken, die die Menschen gewohnheitsmäßig und regelmäßig zurücklegen, sind in regionalen Mobilitätsräumen abbildbar. Diese Mobilitätsräume wurden für den Landkreis Heilbronn geclustert und dienen als Grundlage der im weiteren Verlauf konzipierten so genannten Mobilitätskreise.

a. Idee der Regionalen Mobilitätskreise

Aufgabe des Landkreises ist, die Weiterentwicklung der Mobilität im Kreisgebiet voranzutreiben, die Infrastruktur und die Mobilitätsangebote auf übergeordneter Ebene zu strukturieren und Projekte zu initiieren.

Auf Basis der Befragung der Kommunen, Unternehmen, Gewerbegebiete und anderer Akteure im Kreisgebiet wurde deutlich: Die Umsetzungsplanung und die Realisierung muss vor Ort stattfinden. Vor dem oben dargestellten Hintergrund, dass Mobilität starke regionale und lokale Ausprägungen hat, wird deshalb vorgeschlagen, die weitere Konkretisierung von Mobilitätsprojekten, wie etwa den Aufbau von Mobilitätsstationen, in kleineren Strukturen voranzutreiben, den »Mobilitätskreisen«.

Die Mobilitätskreise sollen eine **interkommunale Arbeitsplattform** schaffen, die offen für die Mitarbeit weiterer Akteure ist und die, wo dies sinnvoll erscheint, auch über bestehende Verwaltungsgrenzen hinaus (z.B. Kreisgrenzen, Stadtgebiet Heilbronn) arbeitsfähig ist. Ziel der Mobilitätskreise ist es, dass die Kommunen im Landkreis Heilbronn gemeinsam mit dem Landkreis und anderen relevanten Akteuren tragfähige, zukunftsweisende und auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger abgestimmte Mobilitätslösungen entwickeln, die den Umweltverbund stärken und emissionsarme Mobilität (z.B. elektrische Antriebe) fördern.

Die Entwicklung bedarfsgerechter Mobilitätslösungen erfordert das enge Zusammenwirken verschiedener **Akteure**, die in den Mobilitätskreisen zusammenarbeiten:

- Kommunen und interkommunale Zusammenschlüsse, die vor Ort für die erforderlichen Strukturen sorgen und die Bedarfssituation kennen
- Anbieter und Betreiber von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten (z.B. Carsharinganbieter, Ladeinfrastrukturbetreiber, Bürgerbusvereine, Netzbetreiber, etc.)
- Unterstützer und Multiplikatoren wie Unternehmen, Gewerbegebiete, Vereine, Kirchen, Seniorenwohnheime und andere Institutionen.

Kernaufgabe der Mobilitätskreise ist es, die Infrastruktur sowie die lokal und regional sinnvolle Ausgestaltung des künftigen Mobilitätsangebotes zu organisieren und dessen Umsetzung zu planen. Sie können damit eine wichtige Rolle bei der Umsetzung der im vorherigen Kapitel konzipierten Mobilitätsstationen im Landkreis Heilbronn spielen. In den Mobilitätskreisen können gemeinsam Antworten auf wichtige Fragen gefunden werden, wie etwa wo welche Art von

Infrastruktur entstehen soll, welche Mobilitätsangebote sinnvoll sind und welche Zielgruppen welches Angebot an welchem Ort benötigen?

b. Organisationsform und Rollen in den Mobilitätskreisen

Der Landkreis sollte die Aufgabe übernehmen, diese Mobilitätskreise zu initiieren und sie bei ihrer Arbeit mit vorhandenen Daten und Fachwissen zu unterstützen. Mit einer vom Landkreis unterstützten Auftaktveranstaltung soll ein Diskussionsraum in Verantwortung und unter Federführung der lokalen Wissensträger, der Kommunen, eröffnet werden.

Ihre Aufgabe ist es dann, gemeinsam definierte Fragestellungen anzugehen und beruhend auf dem lokalen Wissen realistische Mobilitätslösungen zu erarbeiten und umzusetzen.

Der Landkreis unterstützt den weiteren Prozess, indem er relevante Daten zur Verfügung stellt bzw. sammelt und bei Bedarf Kontakte zu Referenten und Unternehmen zur Wissensvermittlung herstellt. Wo möglich, unterstützt er bei der Umsetzung der entwickelten Projekte. Um die Ergebnisse aller aktiven Mobilitätskreise zu bündeln und Synergien herzustellen, koordiniert der Landkreis regelmäßige Austauschtreffen, an denen Verantwortliche aller Mobilitätskreise teilnehmen. Damit sichert er die Durchlässigkeit und Kompatibilität der zu erarbeitenden Lösungen.

Zudem kann er zentrale Aufgaben organisieren. Dazu gehören beispielsweise:

- Zugang zu Finanzierungsquellen wie Förderungen für alle Akteure (z.B. gemeinsame Beantragung von Fördergeldern),
- Kompatibilität ergänzender Mobilitätsangebote mit dem ÖPNV (Tarifgestaltung, Anmeldung, Abrechnung etc.),
- Bereitstellung eines »Modularen Systembaukasten«, der mögliche infrastrukturellen Elemente für Mobilitätsstationen bündelt,
- Kommunikation mit Infrastrukturbetreibern (z.B. Stromnetze) sowie Mobilitätsanbietern mit dem Ziel eines einheitlichen und nutzerfreundlichen Zugangs zu den Mobilitätsangeboten (bspw. App-basiertes Mobilitäts- und Routingsystem etc.).

c. Zukunftsbild der Mobilität im Landkreis Heilbronn

Im Folgenden wird ein mögliches Zukunftsbild der künftigen Mobilität im Landkreis Heilbronn gezeichnet. Damit soll verdeutlicht werden, welche Ideen und Mobilitätsangebote von den Mobilitätskreisen diskutiert und gemeinsam vorangetrieben werden könnten.

- Im Landkreis Heilbronn ist ein nahtloser Wechsel zwischen ÖPNV und (Leih-) Fahrrad, Lastenpedelec oder (E-)Carsharing-Auto möglich. Die dafür erforderliche Infrastruktur steht in Mobilitätsstationen bereit.
- Die verschiedenen Verkehrsträger lassen sich in allen Kommunen über das gleiche Buchungssystem nutzen und bezahlen.
- App-basierte Mobilitätsassistenten liefern Routenempfehlungen, die alle Verkehrsträger verbinden, und ermöglichen eine komfortable Bu-

chung. Das System ist auch für Menschen erreichbar, die keinen Zugang zu digitalen Medien haben.

- Die ausgebaute Mobilitätsinfrastruktur im Landkreis wird von den verschiedenen Zielgruppen genutzt und alle relevanten Akteursgruppen bringen sich in das Konzept ein (z.B. Kooperationsmodelle mit Unternehmen für Ladeinfrastruktur, Leihfahrzeuge etc.).
- Eine verbesserte Nutzung von Ressourcen bringt Kostenreduzierungen für Betreiber und Nutzende.
- Öffentliche Fuhrparke werden soweit vertretbar elektrifiziert und stehen soweit möglich auch Nutzenden außerhalb der Verwaltungen zur Verfügung.
- Wirtschaftsverkehr innerhalb des Landkreises finden soweit technisch und wirtschaftlich möglich emissionsfrei statt.

Im Landkreis Heilbronn wird Mobilität innovativ erneuert, nutzerorientiert und emissionsfrei gestaltet. Damit

- wird es für Bürgerinnen und Bürger attraktiv, auf ein eigenes motorisiertes Fahrzeug zu verzichten,
- wechseln Pendelnde für ihren täglichen Arbeitsweg vom Auto auf das Fahrrad und den ÖPNV,
- werden für Fahrten, die weiterhin nicht vermieden werden können, emissionsfreie Antriebe verwendet,
- werden die heute spürbaren Verkehrsbelastungen wie Lärm und Abgase geringer und
- wird die Lebensqualität in den Kommunen und damit im ganzen Landkreis weiter gesteigert.

Ein solches Zukunftsbild für Mobilität lässt sich nicht von Verwaltungen alleine entwickeln und Projekte für dessen Umsetzung lassen sich erst recht nicht alleine realisieren. Deshalb soll dies gemeinsam mit den Verantwortlichen und Beteiligten in den Mobilitätskreisen vorgebracht werden.

d. Gliederung der Regionalen Mobilitätskreise

Für die Initiierung und Etablierung der Mobilitätskreise wurde ein Vorschlag entwickelt, wie sich die räumliche Abgrenzung der Mobilitätskreise gestalten könnte. Diese Regionen sind der Abbildung 17 zu entnehmen. Als Grundlage dazu dienten die definierten Linienbündel aus dem Nahverkehrsplan 2013. Sie wurden aufgrund ihrer engen verkehrlichen Verflechtung, Umsteigebeziehungen zwischen Linien, Bus und Stadtbahn sowie aufgrund räumlicher Abtrennung gebildet, welche auch die topografischen Gegebenheiten vor Ort widerspiegeln. Die in der Karte dargestellten Räume sind in ihrem verkehrlichen Charakter durchaus heterogen und bergen individuelle Chancen und Herausforderungen für Mobilität.

So sind die Räume Lein-, und Neckartal, Weinsberger Tal und Löwensteiner Berge, Kraichgau sowie Jagsttal geprägt durch die verkehrliche Ausrichtung auf den Anschluss von und auf die Stadtbahn bzw. den Regionalzugverkehr.

Das Kochertal nutzt hingegen den Korridor Bad Friedrichshall – Neckarsulm für die direkte Verbindung nach Heilbronn.

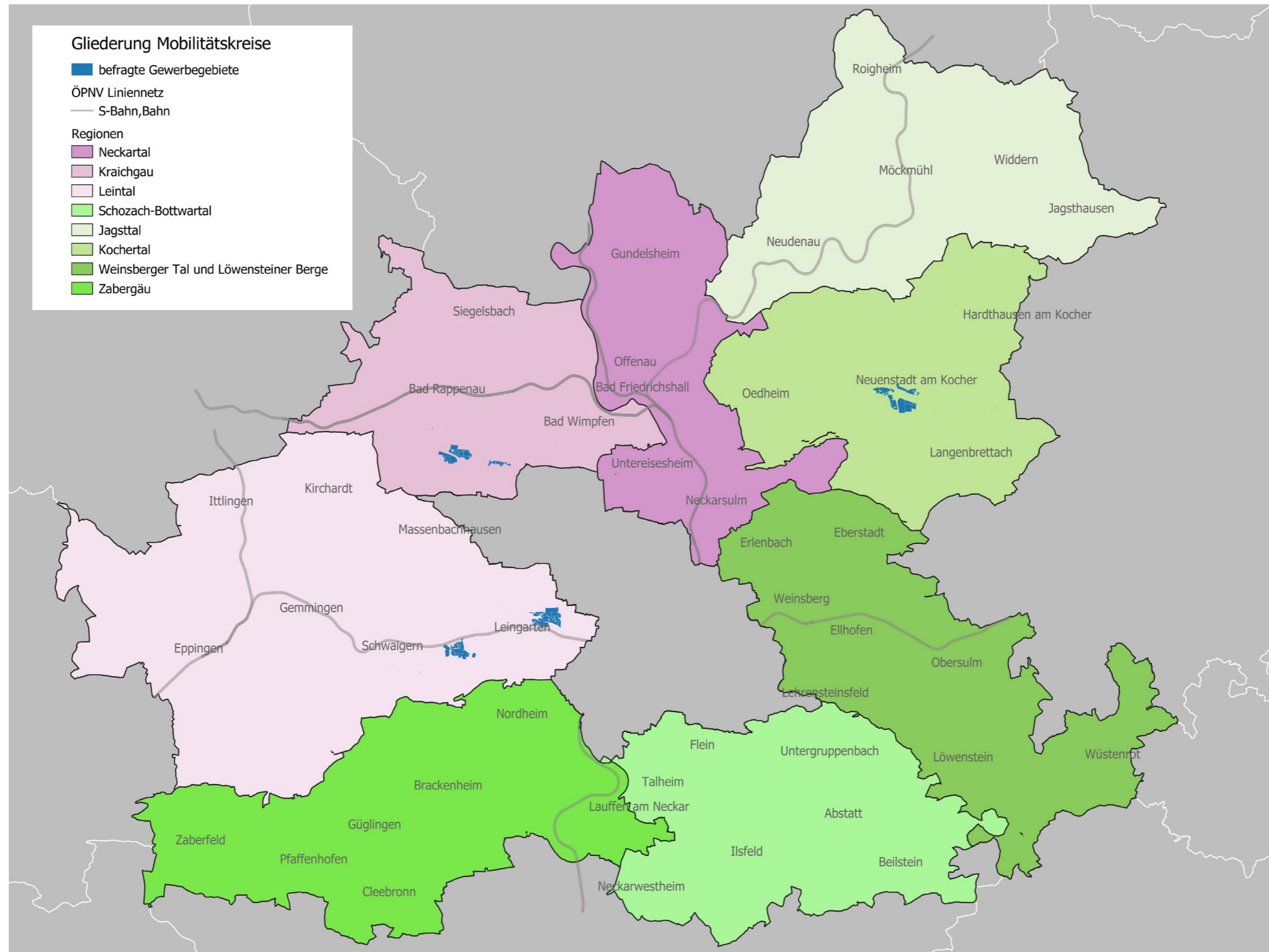
Die südlichen Regionen Schozach-Bottwartal und Zabergäu sind innerhalb ihres Raums eng miteinander verflochten und nutzen Direktverbindungen des ÖPNV nach Heilbronn. Einzelne Regionen sind ebenfalls geprägt durch grenzübergreifende Verkehrsbeziehungen mit dem ÖPNV, z.B. Wüstenrot mit seinen Verbindungen nach Hohenlohe (Bretzfeld), Schwäbisch-Hall (Mainhardt) und den Rems-Murr-Kreis.

Der in der Landkreiskarte dargestellte Vorschlag für die Mobilitätskreise ist eine Diskussionsgrundlage. Weder bedeutet die Zuordnung der Kommunen, dass sie sich in genau jenem Mobilitätskreis einbringen »müssen«, noch, dass sie sich zu nur einem Mobilitätskreis zugehörig fühlen dürfen.

Die abgesteckten Grenzen sind also als fließend zu verstehen. Welche Kommunen sich in welchen Mobilitätskreisen einbringen, ist deshalb zunächst in Auftaktgesprächen festzulegen.

Damit auch wichtige grenzübergreifende Verkehrsbeziehungen einbezogen werden, sollte in den Mobilitätskreisen auch die Einladung angrenzender Landkreise und Nachbarkommunen sowie der Stadt Heilbronn geprüft werden.

Abbildung 17: Vorschlag für die Gliederung der Mobilitätskreise im Landkreis Heilbronn



e. Erste Schritte zur Initiierung der Regionalen Mobilitätskreise

Nach einer ersten Information zum Aufbau von Mobilitätskreisen, sollte der Landkreis zunächst bei den Kreiskommunen ein grundsätzliches Interesse zur Teilnahme abfragen. Je nach Rückmeldung und Teilnehmendenzahlen sollte der Landkreis die in Abbildung 17 definierten Mobilitätsräume noch einmal anpassen.

In einem zweiten Schritt organisieren die Verantwortlichen der Mobilitätskreise mit Unterstützung des Landkreises eine Auftaktveranstaltung für jeden der Mobilitätskreise. Im Rahmen der **Auftaktveranstaltung** sollten

- Die Idee der Mobilitätskreise sowie das Konzept zum Aufbau von Mobilitätsstationen vorgestellt werden,
- eine gemeinsame Wissensbasis aufgebaut werden,
- die konkreten Mobilitätsherausforderungen vor Ort gesammelt werden,
- darauf aufbauend gemeinsame Fragestellungen entwickelt werden, denen sich der Mobilitätskreis widmen möchte,
- geklärt werden, wie sich die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch zwischen den Teilnehmenden des Mobilitätskreises im weiteren Verlauf gestaltet und wer die Organisation weiterer Treffen verantwortet.

Die Auftaktveranstaltung dient damit der Grundsteinlegung für die weitere Arbeit des Mobilitätskreises und übergibt den folgenden Prozess in die Hände der beteiligten Kommunen.

VI.3 - Digital vernetzte Mobilitätsangebote

Mobilitätsangebote im ländlichen Raum müssen bisher meist aufgrund geringer Nutzerzahlen durch Kommunen mitfinanziert werden. Die in diesem Konzeptteil vorgestellte Idee einer digitalen Mobilitätsplattform und der Umsetzung unter Berücksichtigung des Prinzips der nachfrageorientierten Mobilität versucht diese Problematik zu lösen. Ziel der digitalen Mobilitätsplattform ist es, die bereits bestehenden Mobilitätsangebote für weitere Nutzer verfügbar zu machen. Auf diese Weise soll ein Geschäftsmodell entstehen, das eine eigenwirtschaftliche Verwaltung der verfügbar gemachten Mobilitäts-Ressourcen ermöglicht. Dafür sollen vorhandene Mobilitäts-Ressourcen lokaler Unternehmen, Dienstleister und weiterer Partner auf einer digitalen Mobilitätsplattform gebündelt werden. Mit nur einem Nutzerzugang soll ihre Buchung und Abrechnung möglich werden. Die zu erwartende steigende Nutzerintensität der Angebote trägt zu ihrer Wirtschaftlichkeit bei. Gleichzeitig übernimmt die Mobilitätsplattform die Aufgabe Mobilitätsbedarfe lokal zu sammeln und dann für die jeweilige Nachfrage ein entsprechendes Angebot zu schaffen. Anhand eines einfachen Beispiels soll im Folgenden erläutert werden, wie eine verbesserte Auslastung der Mobilitäts-Ressourcen gelingen und gleichzeitig die Elektrifizierung vorangetrieben werden kann. Das nachfrageorientierte Prinzip sowie die konkrete Umsetzung der Idee werden im Anschluss erläutert.

a. Idee: Vorhandene Mobilitäts-Ressourcen besser nutzen

Ziel ist es, ein wirtschaftlich tragfähiges, bezahlbares und zugleich verbessertes Mobilitätsangebot für den ländlichen Raum zu schaffen. Erreicht werden soll dies durch eine gesteigerte Ausnutzung vorhandener Mobilitäts-Ressourcen. Zu diesen Ressourcen gehören z.B. die Fahrzeugpools in Unternehmen und Kommunen ebenso wie das Fahrzeug einer Privatperson, freie Plätze im eigenen Auto oder die E-Bikes, die von einem Hotel oder Unternehmen zur Verfügung gestellt werden.

Ein Beispiel: In einem Unternehmensfuhrpark befinden sich 20 konventionell betriebene Fahrzeuge. Im Rahmen einer Potenzialanalyse wird deutlich, dass fünf der bestehenden Fuhrpark-Fahrzeuge aufgrund ihrer Nutzung (Reichweite etc.) elektrisch betrieben werden könnten. Durch den Wechsel des Antriebes würde sich ganz generell die Nachhaltigkeit dieser fünf Fahrzeuge und damit der gesamten Fahrzeugflotte erhöhen. Für ein Unternehmen aber reicht dieses Argument für eine Umstellung auf den elektrischen Antrieb häufig nicht aus, da die Kosten für die Anschaffung von Elektroautos hierbei nicht berücksichtigt werden. Es bräuchte also weitere Einnahmen, die die Anschaffung wirtschaftlich machen. Diese können z.B. durch eine erhöhte Nutzung des Fahrzeugs erzielt werden.

Die Idee besteht darin, die in diesem Beispiel erwähnten fünf Fahrzeuge in einen gemeinsam genutzten Fahrzeugpool einzubringen. Auf diese Weise stehen sie Drittnutzenden beispielsweise als Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Damit steigt ihre Auslastung, und gleichzeitig erwirtschaften die Fahrzeuge durch die Drittnutzung Erträge, was zu einer absoluten Reduzierung der Fahrzeugkosten führt. So erreicht man durch die Erweiterung von Nutzergruppen eine verbesserte Ressourcenausnutzung und darüber hinaus eine Verbesserung des Mobilitätsangebots im ländlichen Raum. Denn diese fünf Fahrzeuge stehen nun als E-Carsharingfahrzeuge der Öffentlichkeit zur Verfügung. Und zwar ohne dass sie, wie das zumeist beim klassischen E-Carsharing der Fall ist, zusätzlich auf die Straße kommen.

b. Was ist eine angebots- und nachfrageorientierten Mobilität?

Mobilität im ländlichen Raum ist generell stark auf den MIV ausgerichtet. Die vorangegangene Analyse hat deutlich gemacht, dass dies auch für den Landkreis Heilbronn gilt. Die Erfahrung zeigt darüber hinaus, dass es schwierig ist und meist eines hohen Kommunikationsaufwandes bedarf, neue Mobilitätsangebote zu platzieren und einer breiten Akzeptanz sowie einer ausreichenden Nutzung zuzuführen, die auch wirtschaftlich tragfähig ist. Bestehende Sharing-Angebote sind meist »spartenorientiert« aufgebaut, d.h. sie bieten in aller Regel nur einzelne Services und eignen sich deshalb nur eingeschränkt für eine Nutzung im ländlichen Raum. So ist die Auslastung von Carsharing-Fahrzeugen im ländlichen Raum generell eher gering, weshalb sie bis heute kaum einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten können. Das zeigen auch die vereinzelt Carsharing-Angebote in den Kreiskommunen. Es handelt sich, wie auch bei den klassischen Mobilitätsangeboten des ÖPNV, gemeinhin um **angebotsorientier-**

Angebotsorientierte Mobilität stellt zusätzliche Mobilitätslösungen in der Annahme bereit, dass diese als Mobilitätslösung angenommen und genutzt werden.

te Systeme, d.h. es wird ein zusätzliches (!) Angebot geschaffen, in der Hoffnung, dass es nachgefragt wird. Insbesondere im ländlichen Raum zeigen die Nutzerzahlen jedoch, dass ein Angebot nicht unbedingt auch zu einer Nachfrage führt, die die Kosten der Bereitstellung decken könnte. Deshalb müssen diese angebotsorientierten Systeme in aller Regel direkt oder indirekt durch die öffentliche Hand finanziert werden.

Der vorliegende Lösungsvorschlag konzentriert sich deshalb auf **nachfrageorientierte Angebote**. Es sollen keine zusätzlichen Mobilitätsangebote entwickelt werden, in der Hoffnung, dass sie ausreichend Nutzende finden, sondern es soll eine Gesamtlösung geschaffen werden, die es ermöglicht, dass vorhandene Mobilitätsangebote intensiver genutzt werden. Der Gedanke ist keinesfalls neu, wird allerdings nur selten konzeptionell konsequent gedacht und in der Folge auch umgesetzt: Es geht um die maximale Ausnutzung vorhandener Mobilitäts-Ressourcen. Nach ersten Projekterfahrungen kann davon ausgegangen werden, dass mit Hilfe digitaler Systeme und durch die Verbesserung der Auslastung der vorhandenen Mobilitäts-Ressourcen mittelfristig auch in kleinen und mittleren Kommunen des ländlichen Raums ein wirtschaftlich tragfähiges Modell entstehen kann.

Werden angebotsorientierte Mobilitätssysteme im ländlichen Raum installiert, müssen diese i.d.R. von der öffentlichen Hand mitfinanziert werden. Die konzipierte Idee fokussiert auf nachfrageorientierte Systeme und soll eine solche Subvention überflüssig machen.

c. Das nachfrageorientierte Prinzip in die Anwendung bringen

Der erste und zentrale Schritt besteht darin, eine **digitale Mobilitätsplattform** zu entwickeln, die die Möglichkeit eröffnet, bereits bestehende Mobilitätsangebote zu integrieren, um ihre jeweilige Auslastung zu erhöhen und damit wirtschaftlich zu machen. Aus Nutzersicht entsteht durch eine solche Plattform ein gebündeltes Angebot über alle verfügbaren Mobilitätsformen und Bertreibergrenzen hinweg. Im besten Falle wird dadurch nicht nur ein Nutzerzugang für alle Mobilitätsangebote geschaffen, sondern auch die Abrechnung erfolgt über

Erster Schritt des nachfrageorientierten Systems ist die Integration vorhandener Mobilitätsangebote in eine Plattform mit dem Ziel einer besseren Auslastung

die Plattform. Diese Plattform kann nur mit Hilfe einer Partnerstruktur umgesetzt werden. Die **Partner**, wie etwa lokale Unternehmen oder Dienstleister, integrieren ihre jeweiligen Mobilitäts-Ressourcen in die Plattform, bieten diese öffentlich an und machen sie damit verfügbar. Ein zentraler Ansatz dabei ist, mit lokal emissionsfreien Fahrzeugflotten zu arbeiten, weshalb die Plattform-Partner bei der Umstellung ihrer Flotten auch unterstützt werden müssen. Auch Angebote an den Außen-Schnittstellen des Landkreises, wie etwa die Anbieter des Elektrotretroller-Sharings in der Stadt Heilbronn oder bestehende Mitfahrzentralen können als Partner gewonnen und in die Plattform integriert werden. Neben Bürgerinnen und Bürgern, Gästen und Unternehmen können diese Partner auch gleichzeitig als **Mobilitätsnachfrager** die Plattform nutzen. Alle gemeinsam können so ein für einen wirtschaftlichen Betrieb ausreichend großes Nutzerpotenzial erzeugen.

Die Leistung der Mobilitätsplattform besteht darin, die erforderlichen Prozesse zu organisieren, Buchungen und Verrechnungen zwischen allen Akteuren vorzunehmen und den Akteuren nach Möglichkeit eine Mitwirkung auf dieser offenen Plattform zu ermöglichen.

Zwar wurde das nachfrageorientierte Lösungsmodell speziell für Kommunen im ländlichen Raum entwickelt. Dennoch ist seine Einbindung in einen größeren räumlichen Kontext, wie sie bspw. die oben konzipierten **Mobilitätskreise** darstellen, unabdingbar. Denn nur so kann ein wirtschaftlicher und funktionaler Betrieb sichergestellt werden. Deshalb sollte der Aufbau der digitalen Mobilitätsplattform durch die Etablierung eines solchen Mobilitätskreises begleitet werden. Diese Struktur vernetzt Kommunen, Unternehmen, Mobilitätsanbieter und -nachfrager miteinander und bündelt die jeweiligen lokalen Aktivitäten in einer Region zu einem Gesamtangebot. Gemeinsam werden konzeptionelle Ideen erarbeitet, weitere Kooperationspartner für die *Kommunen, die sich in Mobilitätskreisen organisieren, können Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität leichter umsetzen und profitieren von umfassenderen Fördermöglichkeiten.* Mobilitätsplattform und geeignete Förderprogramme identifiziert. Zudem kann durch sie eine strukturierte Umsetzung von Mobilitätslösungen vorangetrieben werden. Die Etablierung eines solchen Mobilitätskreises ist auch deshalb notwendig, weil die Mobilitätsbedürfnisse nicht an den Kommunen- oder Kreisgrenzen Halt machen und weil nur eine angemessen große Lösung wirtschaftlichen Erfolg verspricht.

Die Mobilitätsplattform soll im weiteren Verlauf durch neue **bedarfsgerechte Mobilitätsangebote erweitert** werden. Dazu soll die Plattform lokale Mobilitätsbedarfe sammeln und in Einzelprojekten für die jeweilige Nachfrage ein entsprechendes Mobilitätsangebot schaffen. Ihre Wirtschaftlichkeit wird dadurch gewährleistet, dass sich bereits im Vorfeld Partner, wie etwa Unternehmen oder Gastgewerbe, finden, die einen entsprechenden Bedarf anmelden und dann als Nachfrager der Mobilitätsangebote den Betrieb mitfinanzieren.

d. Der Nutzen des Lösungsmodells im Rahmen des vorliegenden Konzepts

Das hier vorgestellte nachfrageorientierte Lösungsmodell entfaltet seinen Nutzen auf verschiedenen Ebenen. So wird eine nachhaltige Entwicklung im ländlichen Raum ganz generell gefördert. Zum einen im Hinblick auf die Reduzierung von Emissionen durch die Elektrifizierung von Flotten und deren Betrieb mit erneuerbaren Energien. Zum anderen im Hinblick auf die Reduzierung von Mobilitätskosten unterschiedlicher Akteure: Familien könnten ihren Zweitwagen abschaffen, Flottenbetreiber die Wirtschaftlichkeit ihrer Flotten durch eine verbesserte Auslastung steigern, Kommunen die tatsächliche Reduzierung der Fahrzeugdichte und des ruhenden Verkehrs erreichen sowie Infrastruktur-Betreiber eine erhöhte Auslastung von Ladeinfrastruktur durch elektrifizierte Flotten erzielen. Weiterer Nutzen ergibt sich aus Folgendem:

- Mobilitätsangebote werden gebündelt und ihre Attraktivität für den Nutzenden wird erhöht,
- Angebotslücken können geschlossen werden,
- das individuell gestaltbare Mobilitätsangebot im ländlichen Raum wird verdichtet und zwar unabhängig vom MIV,
- eine attraktive Anschlussmobilität an den ÖPNV wird angeboten, ohne bestehende Angebote zu kannibalisieren, zugleich wird der Umweltverbund gestärkt,
- verkehrsbedingte Emissionen werden reduziert, darunter insbesondere

- CO₂- und Lärmemissionen,
- und eine auch in Zukunft und für wirtschaftlich benachteiligte Menschen bezahlbare Mobilität in den Mobilitätsregionen verbunden mit der Sicherung einer hohen Lebensqualität wird ermöglicht.

VI.4 - Kommunikation & Information

Der Erfolg neuer Mobilitätsformen und innovativer Mobilitätslösungen steht und fällt mit der Nutzer-Akzeptanz. Dabei zeigt die Erfahrung, dass Akzeptanz und Nutzung innovativer Mobilitätsangebote häufig hinter den Erwartungen der beteiligten Akteure zurückbleiben. Hier kommt das Thema Kommunikation und Akzeptanz ins Spiel, die sehr viel früher ansetzt, als vielfach angenommen.

a. Akzeptanz durch Einbindung

Bei Planung und Bau von Mobilitätsstationen haben sich bisher zwei Vorgehensweisen herausgebildet. Die erste besteht darin, Mobilitätsstationen an Knotenpunkten zu errichten, bei denen man davon ausgeht, dass die angebotenen Leistungen für die Nutzenden einen Mehrwert bieten. Wissen darüber hat man z.B. im Vorfeld durch Umfragen oder lediglich anhand von Planungsvorgaben gesammelt. Dann wartet man die Nutzungszahlen ab. Vielfach wird bei diesem Vorgehen das Nutzungsverhalten evaluiert, um bei Folgeprojekten aus möglichen Fehlern zu lernen. Weil aber jede Mobilitätsstation einen erheb-

Indem Standorte und Ausstattung der Mobilitätsstationen von regionalen Akteuren entwickelt werden, sichert das ihre spätere Akzeptanz so weit als möglich ab.

lichen Planungs- und Kostenaufwand bedeutet, wird in diesem Konzept die zweite Vorgehensweise favorisiert. Dabei werden die Standorte und Ausstattung der Mobilitätsstationen durch die Einbindung von Akteuren mit spezifischem Orts- und Zielgruppenwissen evaluiert, diskutiert und in weitgehender Eigenregie entwickelt. Im besten Fall geschieht dies im Rahmen der Mobilitätskreise. So lassen sich die Risiken fehlender späterer Akzeptanz minimieren. Die Erfahrung zeigt, dass ohne eine solche Einbindung der späteren Nutzenden dem Erfolg deutliche Grenzen gesetzt sind. Wird die Diskussion von einem Akteur moderiert, der selbst keine spezifischen Eigeninteressen, sondern das generelle Ziel einer verbesserten Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger verfolgt, verbessert das die Chancen auf einen fruchtbaren Dialog und auf eine hohe Akzeptanz der entwickelten Lösungen.

b. Akzeptanz durch Information und »Ausprobieren«

Die Einführung neuer Mobilitätsformen und -angebote bedeutet, dass Nutzende ihre Mobilitätsroutinen ändern müssen: Neue Wegeketten werden ausprobiert und Kenntnisse zur neuen Technik und zu Anwendungsprozessen müssen erlernt werden. Bei Elektrofahrzeugen trifft dies in besonderem Maße zu. So müssen z.B. die einzelnen Schritte des Ladevorgangs wie die Einplanung von Ladevorgängen oder die Nutzung von Ladekarten gelernt werden, ebenso wie ein verändertes Bremsverhalten beim Elektroantrieb. Für die Nutzung von Mobilitätsstationen müssen ebenfalls neue Routinen erlernt werden.

Um solche Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu initiieren und zu unterstützen, sollte durch entsprechende Informationsaufbereitung sensibilisiert und Bewusstsein geschaffen werden. Kommunen und Landkreis können dies durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Beratungsleistungen schaffen. Informationen sollten aufbereitet und bereitgestellt werden. Vorurteile und Unsicherheiten gegenüber neuen Techniken und Mobilitätsformen sollten adressiert und abgebaut werden. So sollten etwa offene Fragen zu Elektrofahrzeugen, Ladeinfrastruktur, Förderungen, rechtlichen Rahmenbedingungen und existierenden Angeboten im Kreis beantwortet werden. An öffentlichen Mobilitätstage sollten die neuen Mobilitätsformen erlebbar gemacht werden, z.B. durch Probefahrten und Ausstellung von unterschiedlichen Wallboxen und Ladesäulen. Ziel sollte es immer sein, die Nutzungsbereitschaft der Zielgruppe für neue Mobilitätsangebote zu erhöhen und Hemmnisse durch »Ausprobieren« abzubauen.

c. **Vermarktung und Markenentwicklung**

Essentiell für die Nutzung neuer Mobilitätsangebote ist neben der reinen Informationsübermittlung vor allem die aktive Vermarktung. Gerade im Bereich öffentlicher Angebote wird der Nutzen von Vermarktungsstrategien häufig unterschätzt. So erfordert insbesondere die Einführung vernetzter Mobilitätslösungen gezielte Marketingmaßnahmen, um die Aufmerksamkeit herzustellen und den Nutzen herauszustellen.

Einen Beitrag zur Akzeptanz leistet zunächst einmal der in seiner Wirkung häufig stark unterschätzte Aspekt der Sichtbarkeit. Bereits bei der Beschreibung der Kriterien für Mobilitätsstationen wurde deutlich, dass diese auch die Aufgabe haben, die Mobilitätsdienstleistungen klar zu kommunizieren und öffentlichkeitswirksam zu bewerben. Das Thema Markenauftritt spielt dabei eine große Rolle. Im Rahmen dieses Konzepts wird deshalb empfohlen, sämtliche Maßnahmen unter ein einheitliches Markendach zu stellen. Dazu gehören nicht nur die angebotenen Mobilitätsdienstleistungen, sondern sämtliche, die Zielgruppen adressierenden Maßnahmen und Leistungen, also z.B. auch die Beteiligungsverfahren beim Aufbau der Stationen oder der öffentlichen Mobilitätstag. Ziel der Markenentwicklung und einer konsequent eingehaltenen Markenverwendung

Es wird empfohlen, zugunsten der Sichtbarkeit und Akzeptanz der Maßnahmen, diese unter ein einheitliches Markendach zu stellen.

sind die Erhöhung von Sichtbarkeit sowie ein hoher Wiedererkennungswert. Ein einheitliches Markendach bietet aber nicht nur die Chance, Sichtbarkeit und Wiedererkennung durch ein kreisweit einheitliches Erscheinungsbild für die Mobilitätsleistungen im Landkreis zu generieren. Es erhöht auch die Wahrscheinlichkeit, dass diese von den Nutzenden angenommen werden. Klassischerweise gehören zu einem Markenauftritt die Punkte:

- Markenstrategie und Markenpositionierung
- Corporate Design inkl. Logo und Slogan
- Umsetzung der Marke an allen Schnittstellen mit anderen Akteuren



**KAPITEL VII.
HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN**

LANDRATSAMT

VII. - Handlungsempfehlungen

Die Gliederung der folgenden Handlungsempfehlungen (HE) erfolgt in den bereits eingeführten Bausteinen der Konzeption. Im Sinne der Durchgängigkeit dieses Konzeptes wird diese auch hinsichtlich ihrer Reihenfolge übernommen, auch wenn für die Praxis empfohlen wird, zunächst die Mobilitätskreise zu initiieren und damit eine Arbeitsstruktur, sowohl für die Konkretisierung der Mobilitätsstationen als auch zur Diskussion des künftigen digital vernetzten und von Elektromobilität geprägten Mobilitätsangebotes im Landkreis Heilbronn zu etablieren.

Maßnahme	
Nr.	Handlungsempfehlung
Aufbau Mobilitätsstationen	
1	Identifikation von Standorten für Mobilitätsstationen und pilothafte Planung erster Stationen
2	Entwicklung eines »Modularen Systembaukastens«, der die möglichen infrastrukturellen Ausprägungen der Mobilitätsstationen bündelt
3	Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts
4	Erarbeitung eines Finanzierungs- und Betriebskonzepts
5	Öffentliche Beteiligungsverfahren bei der Standort- und Infrastrukturplanung
Aufbau Mobilitätskreise	
6	Initiierung durch Auftaktveranstaltungen
7	Organisation weiterer Treffen der Mobilitätskreise
8	Organisation von Austauschtreffen mit Verantwortlichen aller Mobilitätskreise
Digital vernetzte Mobilitätsangebote realisieren	
9	Entwicklung einer digitalen Mobilitätsplattform, die bestehende Mobilitätsangebote vernetzt und nachfrageorientiert neue Angebote integriert und wirtschaftlich macht
Kommunikation und Information	
10	Informations- und Beratungsangebot für Elektromobilität und innovative Mobilitätslösungen anbieten
11	Kommunikationsmaßnahmen entwickeln, die informieren und auf die Veränderung des Mobilitätsverhaltens zielen
12	Aufbau einer Mobilitätsmarke
Ausbau Ladeinfrastruktur	
13	Schaffung einer Informationsplattform zur Förderung privater und halb-öffentlicher Ladeinfrastruktur
14	Informieren von Privatpersonen und Gewerbe über die Kombination von Ladeinfrastrukturaufbau und Installation von Photovoltaikanlagen
Elektrifizierung des Fuhrparks	
15	Weitere Elektrifizierung des Fuhrparks
16	Aufbau von Ladeinfrastruktur für den Fuhrpark
17	Beschaffung von Pedelecs für den Dienstradpool
Empfehlungen für die Kreiskommunen	

Abbildung 18: Tabelle Handlungsempfehlungen

VII.1 - Aufbau Mobilitätsstationen

Es wird empfohlen, dass der Landkreis Heilbronn in Zusammenarbeit mit interessierten Kommunen pilothaft Mobilitätsstationen aufbaut, die mit ihren integrierten Mobilitätsangeboten

- den ÖPNV ergänzen,
- damit zur Feinerschließung beitragen und
- einen emissionsfreien (interkommunalen) Verkehr ermöglichen.

Als »Orte der Mobilität im Landkreis Heilbronn« sollen die Mobilitätsangebote der Stationen auf die Bedürfnisse der jeweils adressierten Zielgruppen zugeschnitten sein.

Die Diskussion konkreter Standorte sowie der lokalen Ausprägungen und damit des künftig in einer Landkreiskommune vorhandenen Mobilitätsangebotes muss dabei unter Beteiligung der Kommunen und lokaler Akteure vor Ort geführt und festgelegt werden. Der Landkreis Heilbronn kann und sollte den Prozess koordinieren um ein landkreisweit einheitlich nutzbares Angebot zu schaffen.

Fragen, die zum Aufbau von Mobilitätsstationen im gemeinsamen Diskurs geklärt werden sollten, geben einen ersten Eindruck über den Projektverlauf zum Aufbau der Stationen:

- Wo sind sinnvolle Standorte?
- Welche Mobilitätsangebote könnten die jeweiligen Mobilitätsstationen umfassen?
- Welche weiteren Serviceangebote könnten integriert werden?
- Auf welchen Flächen können sie errichtet werden?
- Wie können die Mobilitätsstationen aussehen?
- Wie kann ein vernetzter Zugang zu den Mobilitätsangeboten realisiert werden?
- Wie kann die Mobilitäts-Infrastruktur finanziert werden?
- Wie kann der Betrieb organisiert werden?

Maßnahme: Aufbau Mobilitätsstationen	
Handlungsempfehlung	
HE 1: Identifikation von Standorten für Mobilitätsstationen und pilothafte Planung erster Stationen	
Ziel / Beschreibung	
Standortidentifizierung für mögliche Mobilitätsstationen im Kreisgebiet und pilothafte Umsetzung erster Standortplanungen um ein kreisweites Netz an Mobilitätsstationen aufzubauen. Beantwortung der Leitfrage: Wo sind sinnvolle Standorte?	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifikation konkreter Standorte unter Berücksichtigung folgender Standortkriterien: <ul style="list-style-type: none"> – Verknüpfung mit ÖPNV, insbesondere mit stark frequentierten Haltestellen oder Umstiegspunkten des ÖV, z.B. FIS-Standorte, ZOBs – Erwartete Nutzungsfrequenz durch bspw. Nähe zu Wohn- oder Gewerbegebieten, zur Ortsmitte oder touristischen Zielen unter Einbezug zu bewältigender Entfernungen auf der letzten Meile – Übergangsmöglichkeiten und damit Schließen der Mobilitätsketten über verschiedene Angebote hinweg, z.B. Nähe zu vorhandenen Carsharing- Standorten – Anknüpfung von Kommunen ohne Stadtbahnhaltepunkt an die umliegenden Bahnhöfe – Gut sichtbare und öffentlich zugängliche Flächen – Flächenverfügbarkeit (Zugriff auf Grundstücke) – Vorhandene Rahmenbedingungen für den Bau erforderlicher technischer Infrastruktur, z.B. Netzkapazität zum Aufbau von E-Ladeinfrastruktur – ggfs. Parkflächen berücksichtigen für z.B. Aufbau von Radabstellanlagen oder die Installation von E-Ladestationen. <p>Einen ersten Ansatzpunkt dafür liefert die Tabelle in Abbildung 16. Die empfohlenen Standorte sollten weiter konkretisiert und die Bewertung mit weiteren Daten untersucht werden, z.B. durch Pendlerzahlen oder Modal Split Analysen zur Abschätzung des Nutzungspotentials.</p> ▪ In einem ersten Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit interessierten Kommunen sollte eine Standortplanung verdichtet und konkretisiert werden. Dabei sollten die Kommunen intensiv beteiligt und bei Bedarf weitere lokale Akteure bei der Standortidentifikation und -bewertung einbezogen werden. Denn lokales Wissen ist dabei essentiell. 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis, Kommunen; weitere wichtige lokale Akteure, z.B. Verkehrsverbund, Gewerbegebiete, Tourismus, bestehende Mobilitätsanbieter, Energieversorger
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	mittelfristig

Maßnahme: Aufbau Mobilitätsstationen	
Handlungsempfehlung	
HE 2: Entwicklung eines »Modularen Systembaukastens«, der die möglichen infrastrukturellen Ausprägungen der Mobilitätsstationen bündelt	
Ziel / Beschreibung	
<p>Die Erarbeitung eines »Modularen Systembaukastens« soll gewährleisten, dass die Mobilitätsstationen im Kreisgebiet gestalterisch und funktional einheitlich sind, in ihren infrastrukturellen Ausprägungen jedoch variieren können. Je nach lokalen Mobilitätsanforderungen, Standortbedingungen und identifizierten Nutzergruppen kann damit aus einem Bündel an infrastrukturellen Modulen gewählt werden. Bei der Entwicklung sollten folgende Leitfragen berücksichtigt werden: Welche Mobilitätsangebote könnten die jeweiligen Mobilitätsstationen umfassen? Welche weiteren Serviceangebote könnten integriert werden? Auf welchen Flächen können sie errichtet werden?</p>	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung eines »Modularen Systembaukastens« mit den unterschiedlichen Mobilitäts- und Infrastrukturangeboten, die in die Mobilitätsstationen integriert werden können, z.B.: <ul style="list-style-type: none"> – Gestaltung der ÖPNV-Haltestelle als Schnitt- und Übergangspunkt – (E-)Carsharing-Standorte – Fahrradabstellanlagen – Leihfahrräder – Miet-Lastenräder / -Lastenpedelecs – Mikromobilität, z.B. E-Tretroller, E-Roller – Weitere Serviceangebote, z.B. Packstationen, Geld- oder Fahrkartenautomaten, Automaten mit Angeboten eines Hofladens oder Zubehör für Fahrradreparaturen, etc. ▪ Unter Beteiligung der Kommunen und anderer lokaler Akteure Diskussion der Module des Systembaukastens und Evaluation und Anpassung während den ersten Standortplanungen (vgl. HE 1) auf ihre Anwendbarkeit. ▪ Bei Bedarf, Ergänzung der vorhandenen Module im Systembaukasten durch neue Elemente 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis, Kommunen; weitere wichtige lokale Akteure, z.B. Verkehrsverbund, Gewerbegebiete, Tourismus, bestehende Mobilitätsanbieter, Energieversorger
	-
Wirkungshorizont	mittelfristig

Maßnahme: Aufbau Mobilitätsstationen	
Handlungsempfehlung	
HE 3: Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts	
Ziel / Beschreibung	
<p>Die Mobilitätsstationen sollten sich hinsichtlich ihres Erscheinungsbilds kreisweit ähneln, um den Wiedererkennungswert zu steigern und die Nutzerakzeptanz zu erhöhen. Die Angebote der Mobilitätsstationen sollten klar kommuniziert und öffentlichkeitswirksam beworben werden. Folgende Leitfragen sollten bei der Erarbeitung berücksichtigt werden: Wie können die Mobilitätsstationen aussehen? Wie kann ein vernetzter Zugang zu den Mobilitätsangeboten realisiert werden?</p>	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung eines Gestaltungskonzepts, dass <ul style="list-style-type: none"> – das einheitliche Erscheinungsbild der Mobilitätsstationen im gesamten Kreisgebiet gewährleistet – die optische Zusammengehörigkeit von Mobilitätsangeboten herstellt, die nicht auf einer gemeinsamen Fläche realisiert werden konnten, z.B. durch Informationsstelen, Hinweisschilder, Wegweiser – ein »Leitsystem« entwickelt, dass Nutzende zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten lenkt – einen Beitrag zur Aufwertung der Umgebung leistet ▪ Aufbau eines Markenauftritts, der den Mobilitätsstationen einen hohen Wiedererkennungswert gibt und sie für potentiell Nutzende sichtbar macht. Dazu könnten gehören: <ul style="list-style-type: none"> – Ein markantes Logo – Eine einheitliche Nutzung von Farbgebungen (z.B. Landkreisfarben, Farben des Umweltverbands) <p>Wird eine kreisweite Mobilitätsmarke für alle Mobilitätsleistungen im Landkreis aufgebaut (vgl. HE 12), sollte dabei die Anwendbarkeit auf die Mobilitätsstationen berücksichtigt werden.</p> ▪ Da die Mobilitätsstationen nur in Zusammenarbeit mit den Kommunen realisiert werden können, sollte das Gestaltungskonzept mit ihnen abgestimmt werden. ▪ Um die Nutzung der Gestaltungsvorgaben zu gewährleisten, sollte der Landkreis seine Unterstützung bei der Realisierung der Mobilitätsstationen daran knüpfen. 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis, Kommunen
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	mittelfristig

Maßnahme: Aufbau Mobilitätsstationen	
Handlungsempfehlung	
HE 4: Erarbeitung eines Finanzierungs- und Betriebskonzepts	
Ziel / Beschreibung	
<p>Zur Finanzierung der Investitionen und des Betriebs der Mobilitätsstationen wird die Erarbeitung eines Finanzierungs- und Betriebskonzepts empfohlen. Die Höhe des verbleibenden Eigenanteils ist abhängig vom Betriebs- und Nutzungskonzept. Zu beantwortende Leitfragen lauten: Wie kann die Mobilitäts-Infrastruktur finanziert werden? Wie kann der Betrieb organisiert werden?</p>	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung eines Finanzierungskonzepts, das <ul style="list-style-type: none"> – Fördermittel für Investitionen in Stationsinfrastruktur einplant – Überlegungen zu Miet- und Nutzungsentgelten von Flächen und Infrastruktur als laufende Einnahmen anstellt – Erforderliche Eigenmittel über ein Betriebskonzept oder öffentliche Haushalte absichert ▪ Erstellung eines kreisweiten Betriebskonzepts, dass folgende Aspekte klärt: <ul style="list-style-type: none"> – technischer Betrieb, z.B. Service oder Wartung und – administrativer Betrieb, z.B. Nutzung durch Anbieter von E-Sharing-Angeboten etc. – Thematik der öffentlichen Sicherheit – Lokale Potentiale und Erweiterungsmöglichkeiten ▪ Die Konzepte sollten In Zusammenarbeit mit den Kreiskommunen und möglicherweisen Dritten entwickelt und realisiert werden. 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis, Kommunen
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	mittelfristig

Maßnahme: Aufbau Mobilitätsstationen	
Handlungsempfehlung	
HE 5: Öffentliche Beteiligungsverfahren bei der Standort- und Infrastrukturplanung	
Ziel / Beschreibung	
Um eine bedarfsgerechte und nutzerorientierte Mobilitätsstation aufzubauen, sollten die Standortplanungen sowie die geplanten infrastrukturellen Elemente durch ein öffentliches Beteiligungsverfahren begleitet werden. Damit wird das spezifische Orts- und Zielgruppenwissen der Akteure vor Ort genutzt und die spätere Akzeptanz der erarbeiteten Mobilitätslösungen gewährleistet.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung lokaler Workshops, z.B. nach folgendem Leitfaden: <ul style="list-style-type: none"> – Öffentliche Einladung zum Workshop: Alle Personen, die sich von der Thematik angesprochen fühlen, dürfen sich an der Diskussion beteiligen – Standorte Mobilitätsstationen: Die im Konzept vorgeschlagenen Standorte für Mobilitätsstationen sollten gemeinsam mit den betroffenen Akteuren verifiziert werden. Kernfrage hier: An welchen Knotenpunkten macht aller Voraussicht nach eine Mobilitätsstation Sinn? – Infrastrukturelle Ausgestaltung der Mobilitätsstationen: Der Landkreis präsentiert die möglichen infrastrukturellen Module und Funktionalitäten der Mobilitätsstationen, also den Modulare Systembaukasten. Gemeinsam werden die einzelnen Bausteine auf ihre Tauglichkeit für die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse der beteiligten Akteure diskutiert. – Nach der Diskussion werden die festgelegten Parameter in einem ersten Planungsstand festgehalten. ▪ Da solche Workshops mehrfach stattfinden werden, sollte ein Moderationskoffer entwickelt werden, mit folgenden Inhalten: <ul style="list-style-type: none"> – Einladung / Pressemitteilung für die Einladung – Workshopablauf / Agenda für den Workshop – Karte des jeweiligen Raumes – Visualisierung eines typischen »Knotenpunktes« zur Beurteilung der Frage, an welchen Knotenpunkten vor Ort eine Mobilitätsstation sinnvoll ist – Präsentation Modulare Systembaukastens für die Mobilitätsstationen – Visualisierungsmöglichkeit für die infrastrukturellen Möglichkeiten, z.B. Tretroller, Carsharing-Fahrzeug zum Ausprobieren, Prototyp Informationsstele – Ablaufdiagramm / Zeittafel, welche Schritte nach dem Workshop folgen ▪ Vorlage für Pressemitteilungen zu allen Stadien der Diskussionen vor Ort. 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis, Kommunen, Bürgerinnen und Bürger, lokale Akteure
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	mittelfristig

VII.2 - Aufbau Regionaler Mobilitätskreise

Es wird empfohlen, dass der Landkreis Heilbronn mehrere Mobilitätskreise initiiert, die

- besetzt sind von Kommunen, Landkreis, Unternehmen und anderen Akteuren vor Ort und, soweit aufgrund der Lebenswirklichkeit sinnvoll, Akteure außerhalb des Landkreises einbindet,
- Mobilitätslösungen in Projekten gemeinsam und bedarfsgerecht entwickeln,
- ein künftiges Mobilitätsangebot entwickeln, das den ÖPNV durch alternative oder neue Mobilitätsformen stärkt, elektrisch betriebene Mobilität fördert und einen Beitrag leistet, den MIV zu reduzieren, z.B. durch den Aufbau von Mobilitätsstationen,
- Zielgruppen und Maßnahmen zur Sicherung einer hohen Akzeptanz der Mobilitätsangebote definieren und
- Wissenstransfer ermöglichen.

Ein Gliederungsvorschlag für die Mobilitätskreise wurde im Rahmen der Konzeption erarbeitet.

Maßnahme: Aufbau Mobilitätskreise	
Handlungsempfehlung	
HE 6: Initiierung durch Auftaktveranstaltung	
Ziel / Beschreibung	
Aufbau einer interkommunalen Arbeitsstruktur, die bedarfsgerechte und lokal sinnvolle Mobilitätslösungen entwickelt und umsetzt sowie dem Austausch dient.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung lokaler Workshops, z.B. nach folgendem Leitfaden: ▪ Durchführung von Auftaktveranstaltungen innerhalb von Teilräumen, z.B. in den Sprengelstrukturen des Landkreises. ▪ Mögliche Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> – Sammlung der Mobilitätsherausforderungen – Darauf aufbauend Entwicklung gemeinsamer Fragestellungen – Klärung der zukünftigen Zusammenarbeit und der Gestaltung des Informationsaustauschs ▪ Ernennung Verantwortliche für die Organisation weiterer Treffen 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis, Kommunen
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	kurzfristig

Maßnahme: Aufbau Mobilitätskreise	
Handlungsempfehlung	
HE 7: Organisation weiterer Treffen der Mobilitätskreise	
Ziel / Beschreibung	
Etablierung einer stetigen interkommunalen Arbeitsstruktur, die bedarfsgerechte und lokal sinnvolle Mobilitätslösungen entwickelt und umsetzt sowie dem Austausch dient.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung lokaler Workshops, z.B. nach folgendem Leitfaden: ▪ Organisation und Durchführung regelmäßiger Treffen in den Mobilitätskreisen. Mögliche Themen könnten sein: <ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung eines gemeinsamen Zukunftsbilds der Mobilität vor Ort – Entwicklung von bedarfsgerechten Mobilitätslösungen in (Pilot-) Projekten – Wissensaustausch, z.B. Elektrifizierung Fuhrpark, Ladeinfrastrukturaufbau, Aufbau Fahrradabstellanlagen – Standortidentifikation für Mobilitätsstationen und Aufbau erster Stationen gemeinsam mit dem Landkreis 	
Zu beteiligende Akteure	Kommunen, Landkreis Anbieter und Betreiber von Mobilitätsinfrastruktur und -lösungen, z.B. Verkehrsverbund, Carsharing-Anbieter, Bürgerbusvereine, Netzbetreiber Multiplikatoren, z.B. Unternehmen, Gewerbegebiete, Vereine, andere Institutionen, Stadt Heilbronn und angrenzende Landkreise
Fördermöglichkeiten	Kommunalrichtlinie – Strategischer Förderschwerpunkt Kommunale Netzwerke: <ol style="list-style-type: none"> 1. Förderung eines Netzwerkmanagers für die Gewinnungsphase eines Mobilitätsnetzwerks; max. 3000 €, davon max. 1000 € für Personalkosten 2. Förderung eines Netzwerkteams (Netzwerkmanager, Berater und Moderator) für die Netzwerkphase; max. 70 % Förderung
Wirkungshorizont	mittel-/ langfristig

Maßnahme: Aufbau Mobilitätskreise	
Handlungsempfehlung	
HE 8: Organisation von Austauschtreffen mit Verantwortlichen aller Mobilitätskreise	
Ziel / Beschreibung	
Die Ergebnisse aller aktiven Mobilitätskreise sollten gebündelt und Synergien hergestellt werden. Durch regelmäßige Austauschtreffen zwischen Verantwortlichen aller Mobilitätskreise sollte die Durchlässigkeit und Kompatibilität der erarbeiteten Lösungen auf das gesamte Kreisgebiet gewährleistet werden.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Organisation regelmäßiger Austauschtreffen zwischen allen aktiven Mobilitätskreisen durch den Landkreis 	
Zu beteiligende Akteure	Kommunen, Landkreis
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	mittel-/ langfristig

VII.3 - Digital vernetzte Mobilitätsangebote realisieren

Viele Mobilitätsangebote müssen durch die öffentliche Hand direkt oder indirekt finanziert werden, da die Nachfrage einen eigenwirtschaftlichen Betrieb nicht zulässt. Dies trifft insbesondere auf Angebote im ländlichen Raum zu. Deshalb wird empfohlen, dass der Landkreis Heilbronn im Rahmen eines Pilotprojekts einen nachfrageorientierten Ansatz testet. Primäres Ziel soll es dabei sein, wirtschaftlich tragfähige Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum zu schaffen, die bedarfsorientiert und mit entsprechender Nachfrage mit Partnern aufgebaut werden.

Zunächst sollen dafür vorhandene Mobilitätsangebote und -ressourcen intensiver genutzt werden. Mit Hilfe einer digitalen Mobilitätsplattform sollen bestehende Ressourcen lokaler Partner, wie etwa Unternehmensfuhrparke oder Pedelecverleihe, vernetzt und mit einem Nutzerzugang buchbar und abrechenbar gemacht werden. Die Mobilitätsplattform soll damit ein bisher so nicht zugängliches und breites Mobilitätsangebot schaffen, das den öffentlichen Nahverkehr ergänzt. Durch die zu erwartende gesteigerte Auslastung der Angebote werden diese wirtschaftlicher. Zugleich soll die Plattform auch interaktiv Mobilitätsnachfrage bündeln und auf dieser Information aufbauend eine entsprechende bedarfsgerechte Angebotserweiterung initiieren.

Maßnahme: Digital vernetzte Mobilitätsangebote realisieren	
Handlungsempfehlung	
HE 9: Entwicklung einer digitalen Mobilitätsplattform, die bestehende Mobilitätsangebote vernetzt und nachfrageorientiert neue Angebote integriert und wirtschaftlich macht	
Ziel / Beschreibung	
Die Wirtschaftlichkeit bereits bestehender und neuer Mobilitätsangebote soll durch die digitale Vernetzung auf einer Mobilitätsplattform erhöht werden. Dies soll insbesondere durch die Erhöhung der Nutzungsintensität erreicht werden und durch den nachfrageorientierten Ausbau von Mobilitätsangeboten nur nach Bedarf.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokale Partner mit Mobilitäts-Ressourcen und -angeboten gewinnen, wie etwa Unternehmen mit Fuhrpark, Gastgewerbe mit Pedelecverleih, (E-)Carsharinganbieter ▪ Digitale Mobilitätsplattform aufbauen, auf die die Ressourcen und Angebote der Partner integriert und damit einer öffentlichen Nutzung zugeführt werden können. Technisch sollte sie <ul style="list-style-type: none"> – einen Nutzerzugang über die Betreiber Grenzen hinweg zu allen Angeboten schaffen – unter einem Nutzerzugang die Abrechnung aller integrierten Mobilitätsangebote ermöglichen – Buchungen und Verrechnungen zwischen allen Partnern vornehmen – Als interaktive Plattform Mobilitätsnachfrage und -angebote zusammenbringen und damit bedarfsgerechte und wirtschaftliche Angebote ermöglichen ▪ Aufbau eines Mobilitätskreises als Struktur, in der Kommunen und lokale Partner die digitale Mobilitätsplattform mit Angeboten füllen, Mobilitätsnachfrage bündeln und darauf aufbauend bedarfsgerecht weitere Mobilitätslösungen und -angebote entwickeln. Dies könnte z.B. auch in den Mobilitätskreisen geschehen. 	
Zu beteiligende Akteure	Kommunen, Landkreis
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	mittelfristig

VII.4 - Kommunikation und Information

Kommunikation und Information sind essentiell für die Akzeptanz von Mobilitätslösungen. Deshalb werden drei Bausteine für die weitere Kommunikationsarbeit des Landkreises empfohlen:

- Das in der Handlungsempfehlung 5 beschriebene öffentliche Beteiligungsverfahren sollte bei der Planung neuer Mobilitätsangebote stets mitgedacht werden. Eine gelungene Beteiligung kann durch Vor-Ort-Workshops, Begehungen, Befragungen, etc. bereits ein hohes Maß an Interesse, Diskussion und Engagement für das Thema erzeugen. Eine professionell begleitete Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Workshops, flankiert durch eine gute Visualisierung der von den Akteurinnen und Akteuren diskutierten Maßnahmen und Lösungen können das Angebot abrunden.
- Es sollte ein Informations- und Beratungsangebot für Elektromobilität und innovative Mobilitätslösungen in Form einer Ansprechperson geschaffen werden.
- Durch den Aufbau einer Mobilitätsmarke, die konsequent bei allen Kommunikationsmaßnahmen und der Gestaltung von Mobilitätsangeboten genutzt wird, soll die Sichtbarkeit und der Wiedererkennungswert der Mobilitätsdienstleistungen im Kreis erhöht werden.

Maßnahme: Kommunikation und Information	
Handlungsempfehlung	
HE 10: Informations- und Beratungsangebot für Elektromobilität und innovative Mobilitätslösungen anbieten	
Ziel / Beschreibung	
<p>Der Landkreis Heilbronn steht für Beratungen zu Elektromobilität und innovativen Mobilitätslösungen zur Verfügung. Er berät und informiert dabei zielgruppenspezifisch Kommunen, Unternehmen, Vereine, Institutionen und Privatpersonen zur Umstellung auf Elektromobilität. Mit dem Angebot soll im Landkreis auch flächendeckend ein hohes Wissensniveau über die technologischen und fachlichen Entwicklungen gesichert werden.</p>	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Ansprechperson wird festgelegt, die das Beratungsangebot für alle notwendigen Zielgruppen aufbaut. Dies könnte beinhalten: <ul style="list-style-type: none"> – Beratung von Kommunen und Unternehmen zur Elektrifizierung des Fuhrparks – Beratung von Kommunen zur Entwicklung von Fördermaßnahmen zur Elektrifizierung der Mobilität privater und gewerblicher Nutzenden – Beratung von Kommunen zum Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur durch private Unternehmen – Verknüpfung mit Beratungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement – Beratung lokaler Mobilitätsanbieter, z.B. der Bürgerbusvereine, zur Umstellung auf Elektroantriebe durch Informationen zu technischen Randbedingungen, Fahrzeugangebot oder Förderung ▪ Die Ansprechperson übernimmt auch weitere kommunikative und informatorische Aufgaben zum Thema Elektromobilität und innovativer Mobilitätslösungen, wie Sie in HE 11 bereits aufgeführt sind. ▪ Um die Marktentwicklung schnell zu begleiten, wird empfohlen, das Angebot mithilfe eines Dritten, etwa eines Fachbüros, anzubieten. 	
Zu beteiligende Akteure	Kommunen, Landkreis
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	mittelfristig

Maßnahme: Kommunikation und Information	
Handlungsempfehlung	
HE 11: Kommunikationsmaßnahmen entwickeln, die informieren und auf die Veränderung des Mobilitätsverhaltens zielen	
Ziel / Beschreibung	
Information und Sensibilisierung potentieller Nutzenden zu Elektromobilität und anderen alternativen Mobilitätsformen. Vorhandene Hemmnisse und Ängste sollen abgebaut und die Änderung der Mobilitätsroutinen durch »Ausprobieren« initiiert und erleichtert werden.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte Vor-Ort-Ansprache von Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen zum „Ausprobieren“ z.B. Durchführung von öffentlichen (Elektro-) Mobilitätstagen, mit <ul style="list-style-type: none"> – Probefahrten verschiedener Elektrofahrzeuge – Ausstellung von Ladeinfrastruktur und relevanten Steckertypen – Für Unternehmen und Kommunen Ausstellung elektrischer Nutzfahrzeuge – Testen weiterer Mikromobilitätsangebote, etc. ▪ Regelmäßige Informationen zu Förderungen, gesetzlichen Neuerungen, Veranstaltungen, positiven Entwicklungen im Kreis und weiteren Mobilitätsinformationen bereitstellen über <ul style="list-style-type: none"> – Internetseite – Newsletter – Pressemeldungen (Amtsblätter) 	
Zu beteiligende Akteure	Kommunen, bei Bedarf Unterstützung durch den Landkreis
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	kurzfristig

Maßnahme: Kommunikation und Information	
Handlungsempfehlung	
HE 12: Aufbau einer Mobilitätsmarke	
Ziel / Beschreibung	
Sämtliche Maßnahmen zu und Leistungen von Mobilitätsangeboten und -lösungen sollten unter einer einheitlichen Mobilitätsmarke laufen. Damit soll die Sichtbarkeit und der Wiedererkennungswert der Mobilitätsdienstleistungen erhöht und damit die Nutzungsbereitschaft und Akzeptanz der Angebote gewährleistet werden.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung eines Markenauftritts inkl. Logo und Slogan ▪ Umsetzung der Marke bei der Kommunikation und Gestaltung aller Mobilitätsdienstleistungen, z.B. <ul style="list-style-type: none"> – Aufbau der Mobilitätsstationen – Beteiligungsverfahren zu Mobilitätslösungen – Mobilitätskampagnen, wie STADTRADELN – Mobilitätstage ▪ Versuch, andere Mobilitätsanbieter, wie den Verkehrsverbund, Bürgerbusvereine oder Carsharinganbieter als Partner für die Marke zu gewinnen, sodass auch bei diesen Angeboten, die Marke wiederzufinden ist. Der Landkreis sollte aber die Hoheit über die Markengestaltung behalten. 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis, Kommunen, Verkehrsverbund, lokale Mobilitätsanbieter
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	mittel-/ langfristig

VII.5 - Ausbau Ladeinfrastruktur

Eine Handlungsempfehlung zum Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur durch den Landkreis Heilbronn oder die Kreiskommunen wird in diesem Konzept grundsätzlich nicht ausgesprochen. Aufgrund der Marktentwicklung der letzten Jahre wird der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur inzwischen überwiegend durch privatwirtschaftliche Anbieter professionell, mit großer Dynamik und in wirtschaftlichen Modellen vorangetrieben. Staatliche Förderprogramme unterstützen die Unternehmen dabei.

Eine Option wäre, öffentliche Ladestationen an den Mobilitätsstationen zur Verfügung zu stellen. Dies wird jedoch ebenfalls nicht empfohlen, da es sich bei Mobilitätsstationen nicht um Parkieranlagen für private Fahrzeuge handelt, sondern um intermodale Knotenpunkte der Mobilität im Landkreis, an denen kaum öffentliche Parkflächen zur Verfügung stehen.

Die Installation und der Betrieb von nicht öffentlichen Ladestationen für den Betrieb der Sharing-Angebote sollte hingegen Teil der technischen Infrastruktur der Mobilitätsstationen sein. Ein Installations- und Betriebskonzept muss in der technischen Konzeption der Ladeinfrastruktur erarbeitet werden.

Auch wenn der Landkreis Heilbronn und die Kreiskommunen den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur nicht selbst durchführen sollten, wird empfohlen, den Ausbau halböffentlicher und privater Ladeinfrastruktur zu fördern. Das hohe Potential des Heimladens im Landkreis Heilbronn aufgrund des hohen Anteils an Ein- und Zweifamilienhäuser (88,5 %²⁰) sollte dabei genutzt und entsprechende Informationsangebote für Private bereitgestellt werden. Als konkrete Maßnahme wird empfohlen, eine Informationsplattform für Kommunen, Unternehmen und Bürgerinnen und Bürger zu schaffen, die Informationen über gesetzliche Rahmenbedingungen und Förderprogramme der Bundes- und Landesebene vermittelt. Dafür können etwa die Internetseite des Landkreises, aber auch die Kommunikationskanäle der Mobilitätskreise genutzt werden. Zudem sollte die Verknüpfung von Elektromobilität und Photovoltaik proaktiv kommuniziert werden.

²⁰ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. Einfamilienhausanteil im Kreisvergleich, 31.12.2019.
https://www.statistik-bw.de/Wohnen/GebaeudeWohnungen/BW-BT_einfamilienhaeuser.jsp

Maßnahme: Ausbau Ladeinfrastruktur	
Handlungsempfehlung	
HE 13: Schaffung einer Informationsplattform zur Förderung privater und halb-öffentlicher Ladeinfrastruktur	
Ziel / Beschreibung	
Der Ausbau privater und halb-öffentlicher Ladeinfrastruktur soll gefördert werden. Dazu sollen Kommunen, Unternehmen, Bürgerinnen und Bürger über gesetzliche Rahmenbedingungen und Förderungen zum Aufbau privater und halb-öffentlicher Ladeinfrastruktur informiert werden.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung einer Informationsplattform auf der Internetseite des Landkreises, die zielgruppenspezifisch informiert über <ul style="list-style-type: none"> – Gesetzliche Rahmenbedingungen, z.B. Novellierungen des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG), Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität. – (GEIG), Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften – Förderungen des Landes und Bundes, z.B. Zuschuss für den Kauf und Anschluss von privaten Ladestationen in Wohngebäude, Charge@BW – Möglichkeiten der Verknüpfung von Ladeinfrastruktur und Photovoltaik, insbesondere für privat 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis, Kommunen, Energieversorger, etc.
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	kurzfristig

Maßnahme: Ausbau Ladeinfrastruktur	
Handlungsempfehlung	
HE 14: Informieren von Privatpersonen und Gewerbe über die Kombination von Ladeinfrastrukturaufbau und Installation von Photovoltaikanlagen	
Ziel / Beschreibung	
Um den Aufbau privater und halb-öffentlicher Ladeinfrastruktur zu unterstützen, sollten die Kommunen und der Landkreis die Bürgerinnen und Bürger sowie die Unternehmen über die positiven Synergieeffekte informieren, die sich aus einem kombinierten Aufbau von Ladeinfrastruktur, Photovoltaikanlagen und Speichermöglichkeiten ergeben.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung von Informationsveranstaltungen zu Photovoltaik für Bürgerinnen und Bürger, Gewerbe sowie Kommunen, bspw. im Rahmen des Photovoltaik-Netzwerks Heilbronn-Franken oder in Kooperation mit der Volkshochschule Unterland. Derartige Informationsveranstaltungen sollten, wie bereits mehrfach umgesetzt, auch das Thema der Verknüpfung von Photovoltaik und Elektromobilität sowie Speichermöglichkeiten aufgreifen. ▪ Die angestrebte Photovoltaik-Beratung von geschulten Energieberaterinnen und -beratern für Privathaushalte sollte die Verknüpfung von Photovoltaik und Elektromobilität sowie entsprechende Fördermöglichkeiten erwähnen und im Abschlussbericht aufgreifen. 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis, PV-Netzwerk Heilbronn-Franken, Energieberaterinnen und -berater, VHS Unterland, Kommunen
Fördermöglichkeiten	PV-Netzwerk HN-Franken, Klimaschutz-Plus
Wirkungshorizont	kurzfristig

VII.6 - Elektrifizierung des Fuhrparks

Es wird empfohlen, die weitere Elektrifizierung des Fuhrparks der Kreisverwaltung anzustreben. Die Fuhrparkanalyse hat gezeigt, dass die meisten der täglich zurückgelegten Strecken aus Reichweitensicht unproblematisch. Damit können sie elektrisch betrieben ohne Zwischenladen zurückgelegt werden. Stehen Neuanschaffungen bzw. Fahrzeugtausche an, sollte der Kauf eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs in jedem Fall geprüft werden.

Für die Elektrofahrzeuge bedarf es auch dem Aufbau entsprechender Ladeinfrastruktur an den Fahrzeugstandorten. Um die dafür erforderliche Anschlussleistung bedarfsgerecht auszulegen und die begrenzte Netzkapazität zu berücksichtigen sollten die einzelnen Ladepunkte miteinander vernetzt und mit einem Lastmanagementsystem ausgestattet werden. Da viele der untersuchten Fahrzeuge nur eine Fahrt pro Tag aufweisen, ist ein Laden über Nacht meist ausreichend. Dies kann mit dem Lastmanagement gesteuert werden.

Für Fahrten im Stadtgebiet und in näher gelegene Zielorte sollte zudem ein Pool an Dienst-Pedelecs pilothaft aufgebaut werden.

Maßnahme: Elektrifizierung des Fuhrparks	
Handlungsempfehlung	
HE 15: Weitere Elektrifizierung des Fuhrparks	
Ziel / Beschreibung	
Die Fuhrparkanalyse hat gezeigt, dass ein Großteil der täglichen Fahrstrecken elektrisch zurückgelegt werden könnten, sodass eine weitere Elektrifizierung des Fuhrparks angestrebt werden sollte.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elektrifizierung der vier untersuchten Fahrzeuge aus Amt 30 und Amt 20.3, da dies aus Reichweitensicht unproblematisch ist ▪ Elektrifizierung der betrachteten Fahrzeuge aus Amt 10. Empfehlung für die teilweise längeren Fahrten: <ul style="list-style-type: none"> – Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge der bestehenden Carsharing-Mitgliedschaft – Prüfung von Bus und Bahn als Alternativen ▪ Nutzung der verfügbaren Förderprogramme, da die Wirtschaftlichkeit gegenüber den bisher eingesetzten Fahrzeugen weiterhin schwierig ist. ▪ Elektrifizierung weiterer Fahrzeuge bei anstehendem Fahrzeugtausch prüfen 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	kurzfristig

Maßnahme: Elektrifizierung des Fuhrparks	
Handlungsempfehlung	
HE 16: Aufbau von Ladeinfrastruktur für den Fuhrpark	
Ziel / Beschreibung	
Die weitere Elektrifizierung des Fuhrparks sollte durch einen entsprechenden Aufbau von Ladeinfrastruktur an den Fahrzeugstandorten ergänzt werden.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Folgende technische Daten sollten die installierten Ladepunkte erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> – Normalladestationen mit 11 kW, max. 22 kW, Ladeleistung mit Wechselstrom – 3-phasiges Laden ▪ Damit können praktisch alle am Markt verfügbaren Fahrzeuge während den Standzeiten (außerhalb der Dienstzeiten) ausreichend aufgeladen werden. ▪ Sofern für die Fuhrparknutzung mehrere Ladestationen an einem Standort aufgebaut werden, also beispielsweise im Parkhaus des Landratsamtes, wird empfohlen, die einzelnen Ladestationen zu vernetzen und mit einem Lastmanagementsystem auszustatten. Damit kann die erforderliche Anschlussleistung bedarfsgerecht ausgelegt werden. ▪ Die verfügbaren Förderprogramme nutzen, z.B. Charge@BW des Landes Baden-Württemberg. 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis
Fördermöglichkeiten	Charge@BW, Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur vor Ort
Wirkungshorizont	kurzfristig

Maßnahme: Elektrifizierung des Fuhrparks	
Handlungsempfehlung	
HE 17: Beschaffung von Pedelecs für den Dienstradpool	
Ziel / Beschreibung	
Die Kreisverwaltung sollte ein Pool an Dienst-Pedelecs zur Verfügung stellen, um lokal begrenzte Fahrten, etwa im Stadtgebiet von Heilbronn künftig per Zweirad durchzuführen und Emissionen weiter zu reduzieren.	
Umsetzungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschaffung von Pedelecs mit unterschiedlichen Rahmengrößen, zunächst als Pilotphase mit zwei Pedelecs ▪ Einbindung auf dem Buchungsportal im Intranet ▪ Wartung der Räder sicherstellen, z.B. über Wartungsvertrag mit Fahrradhändler ▪ Interne Bewerbung und Sensibilisierung, z.B. durch Mitarbeitendenzeitschrift und Mobilitätswoche ▪ Prüfung der privaten Überlassung der Räder außerhalb der Dienstzeiten 	
Zu beteiligende Akteure	Landkreis
Fördermöglichkeiten	-
Wirkungshorizont	kurzfristig

VII.7 - Empfehlungen für Kreiskommunen

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die vorhandenen Mobilitätsbausteine und Lösungen vor Ort in den einzelnen Kommunen und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen. Ein Blick in diese Handlungsempfehlungen macht deutlich, dass diese recht rudimentär sind und keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Es soll an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass die Aufgabe des vorliegenden Konzepts nicht darin besteht, die einzelnen Mobilitätslösungen vor Ort im Detail auszuarbeiten, da die Experten für die tatsächliche Situation in den einzelnen Kommunen sitzen. Es ist die Aufgabe dieser Experten vor Ort gemeinsam mit dem Landkreis die exakte Standortplanung sowie die Details der Ausstattung der Mobilitätsstationen zu diskutieren und einer Entscheidung zuzuführen. Dies kann im Rahmen der Mobilitätskreise stattfinden.

Die zentrale Aussage der folgenden Matrix besteht vor allem darin, den lokalen Akteuren einen Einstieg für die Diskussion vor Ort anzubieten, und sie aufzufordern, an den Veranstaltungen der Mobilitätskreise teilzunehmen und den Dialog in diesem Rahmen aktiv mit zu gestalten. Denn als Experten für ihren Raum sind sie unverzichtbar für die Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätslösungen vor Ort.

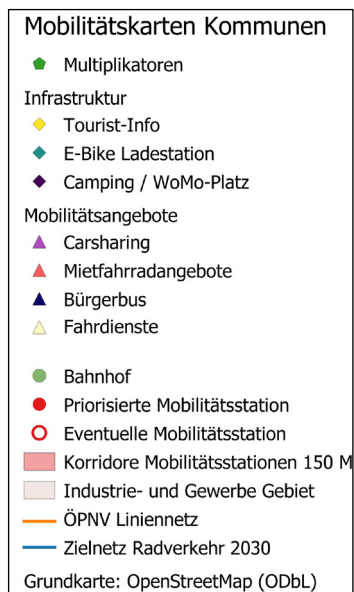
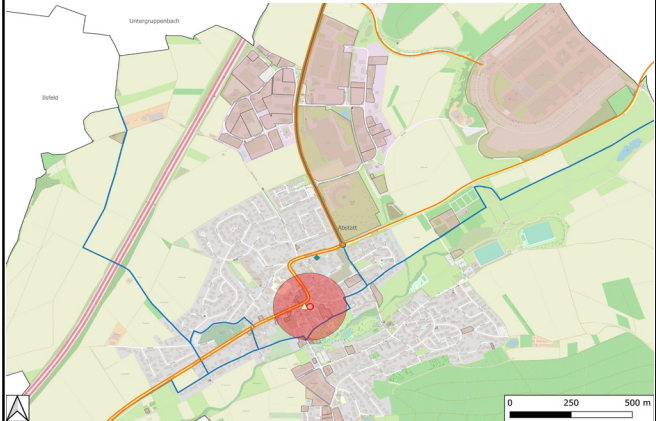
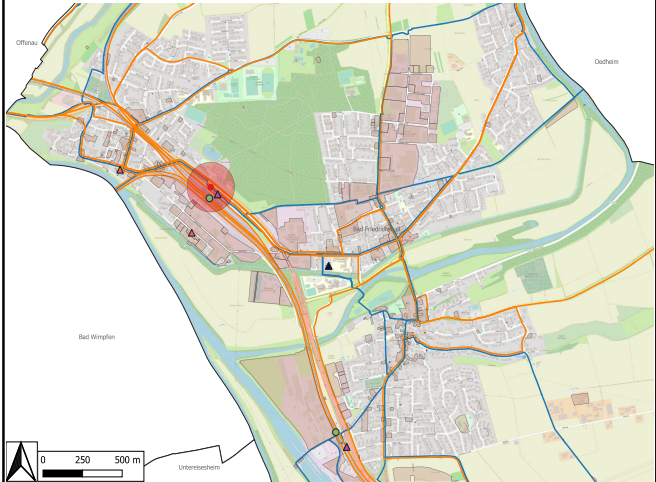
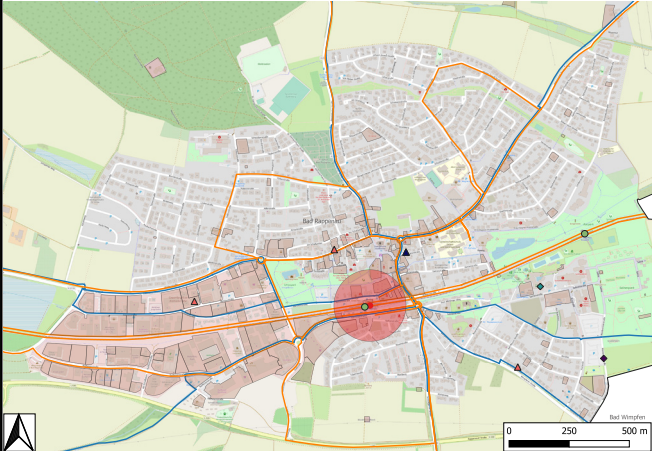
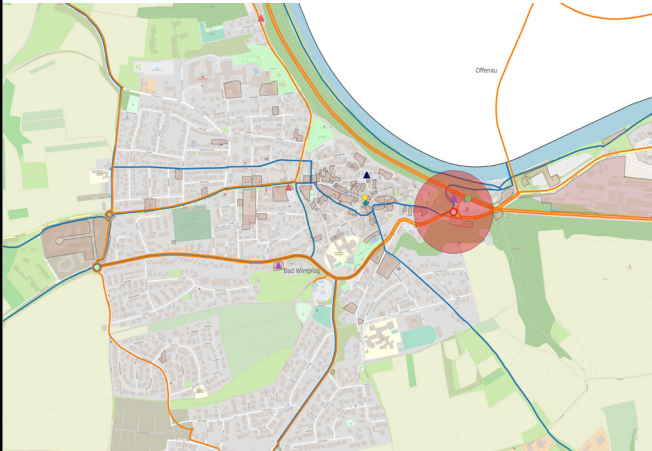
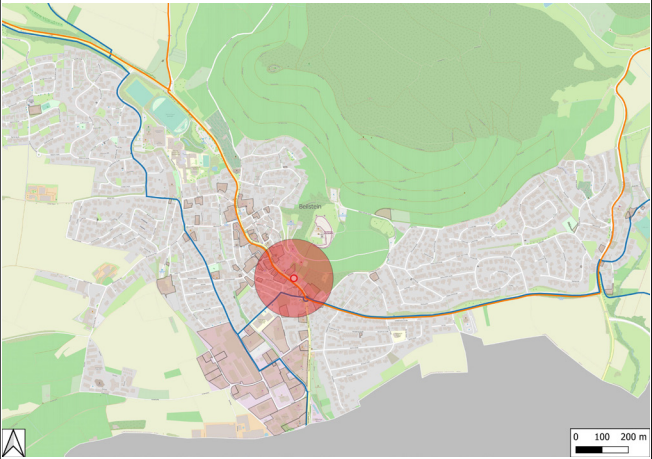
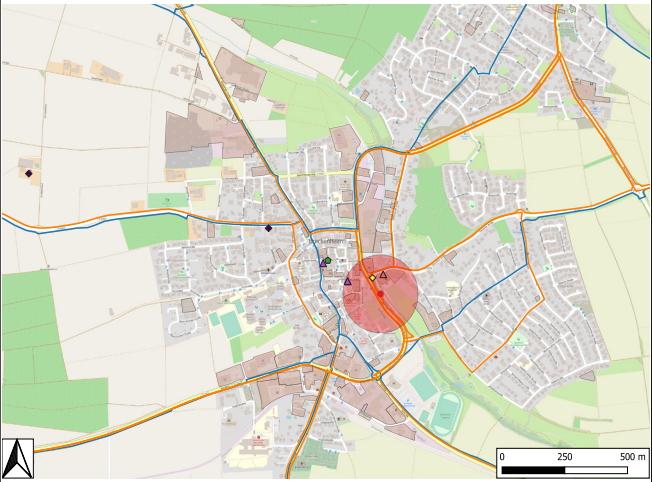
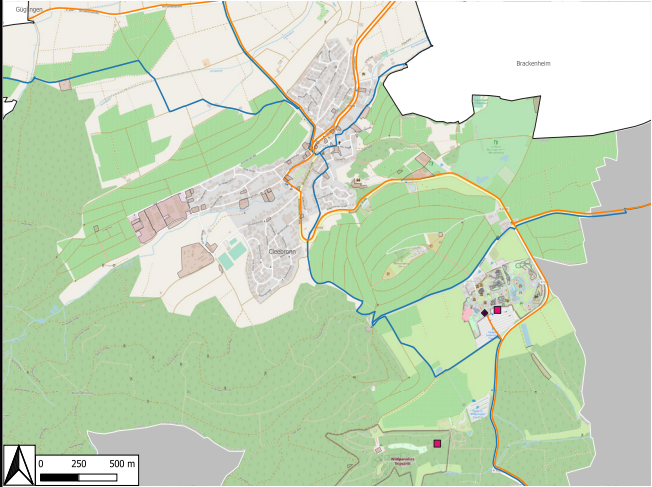
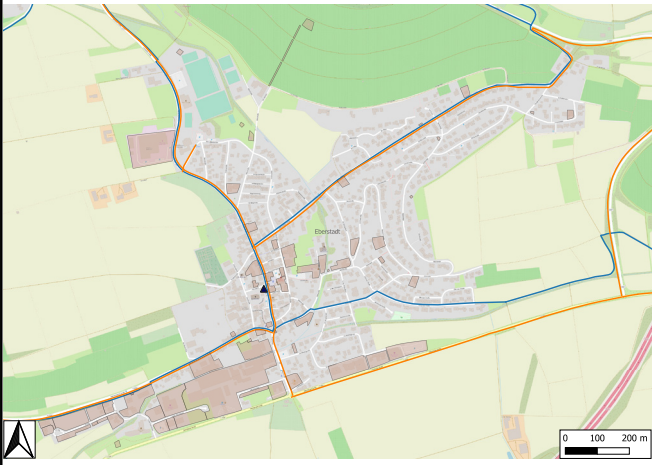


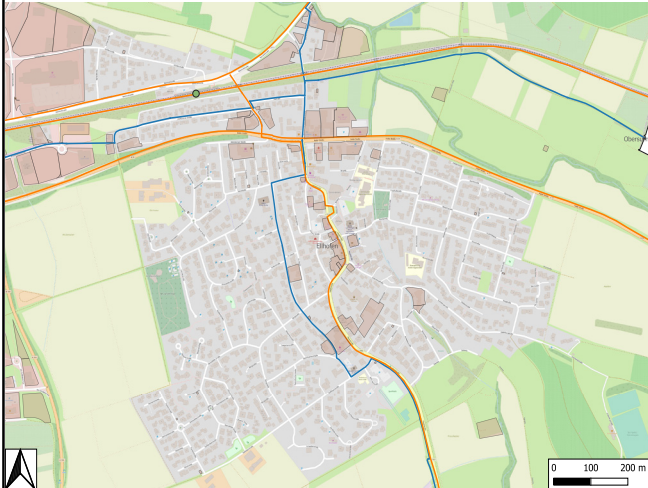
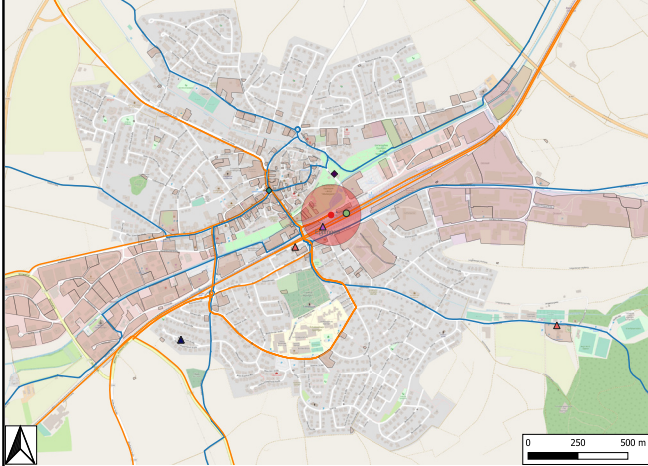
Abbildung 23: Legende Mobilitätskarten Kommunen

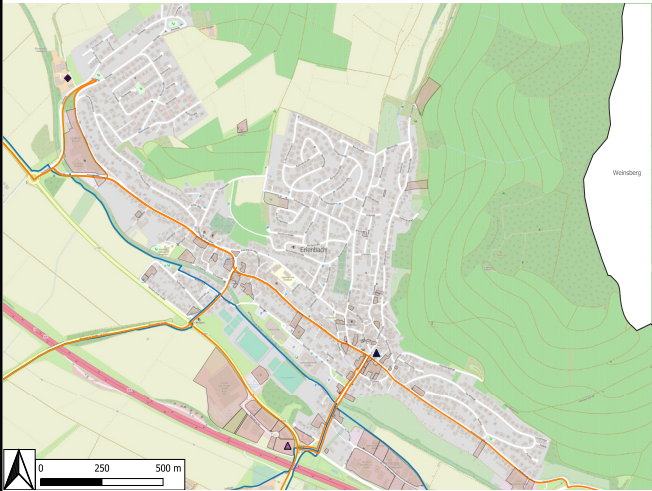
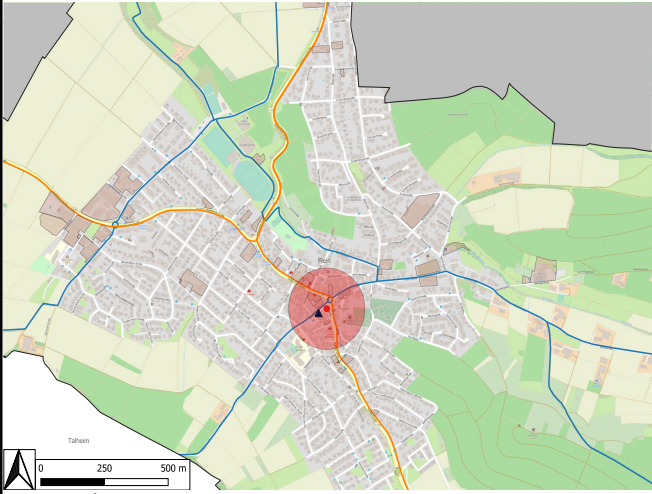
Bestand	Empfehlung
<p>Abstatt</p>  <p>Fahrdienst E-Bike-Ladestation</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Bosch und Magna als Akteure vor Ort in das Netzwerk einbinden ▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit Nachbarorten und lokalen Akteuren prüfen ▪ Synergieeffekte mit Mobilitätskonzepten lokaler Unternehmen nutzen ▪ Elektrifizierung des Fahrdienstes prüfen ▪ Bei den bestehenden Überlegungen für ein Carsharing-Angebot Elektrifizierung berücksichtigen
<p>Bad Friedrichshall</p>  <p>Bahnhöfe Stadtbahnhalte FIS-Standort Carsharing Mietfahrradangebot</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Schwarz-Gruppe als Akteur vor Ort in den Mobilitätskreis einbinden ▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit lokalen Partnern (Unternehmen, Taxi Götz als Carsharing-Anbieter) prüfen ▪ Fahrradflotte für Tourismus in Zusammenarbeit mit Nachbarorten entlang der Fernradwege prüfen ▪ Elektrifizierung des Carsharings prüfen

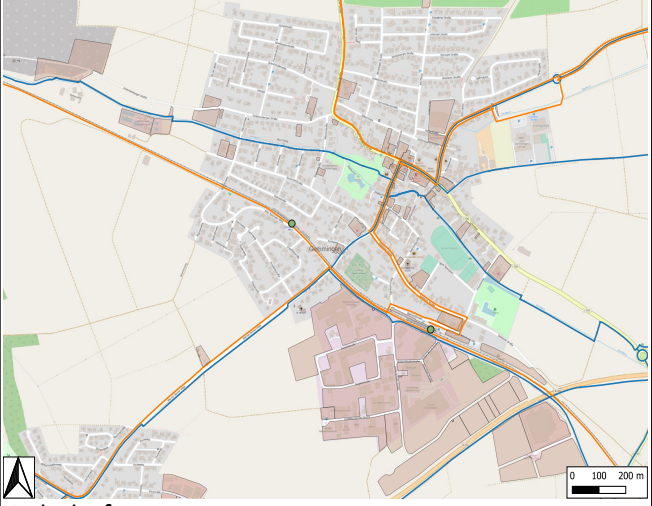
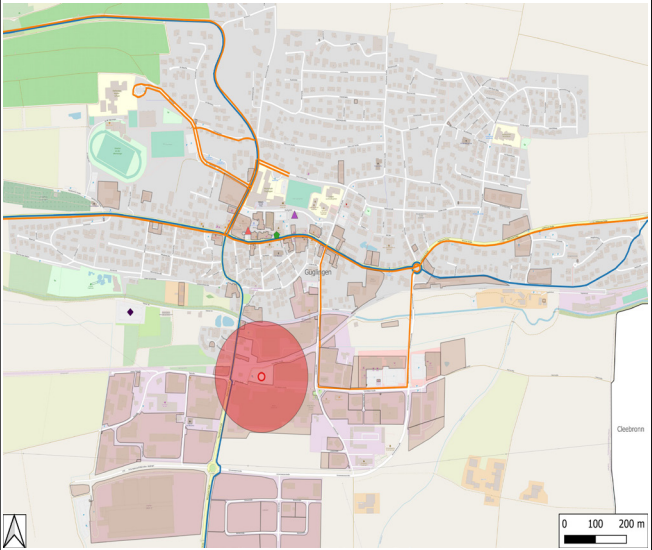
Bestand	Empfehlung
<p>Bad Rappenau</p>  <p>Bahnhof Stadtbahnhalte FIS-Standort Bürgerbus Mietfahrradangebot E-Bike-Ladestation</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Kurbetriebe als Akteure vor Ort in das Netzwerk einbinden ▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit Kurbetrieben und Unternehmen prüfen für touristische Angebote und letzte Meile bis Gewerbegebiet Garmbach ▪ Elektrifizierung des Bürgerbusses prüfen
<p>Bad Wimpfen</p>  <p>Bahnhof Stadtbahnhalte Carsharing Bürgerbus Mietfahrradangebot E-Bike-Ladestation Touristinfo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen (z.B. Frießinger Mühle, LIDL Deutschland, Solvay, SRH Gesundheitszentrum) prüfen ▪ Fahrradflotte für Tourismus in Zusammenarbeit mit Nachbarorten entlang des Neckartal-Radwegs prüfen, Touristinfo einbinden ▪ Ggfs. Einbindung geplanter Mobilitätsangebote von LIDL Deutschland für Mitarbeitende an die Mobilitätsstation ▪ Elektrifizierung des Bürgerbusses und Carsharings prüfen


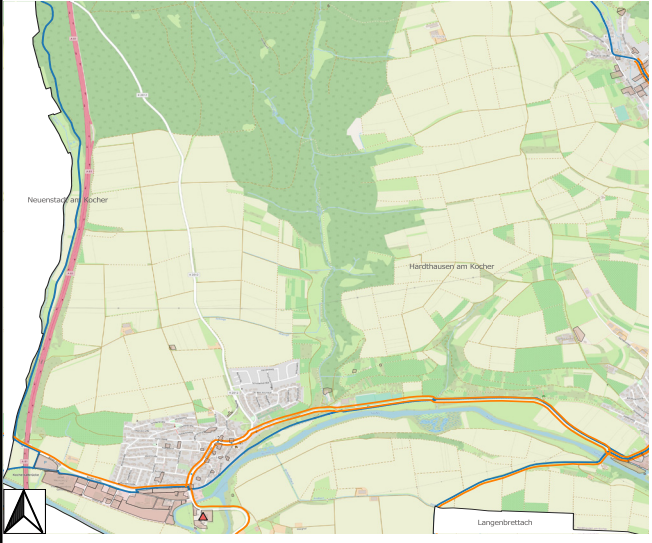
Bestand	Empfehlung
<p>Beilstein</p>  <p>FIS-Standort</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit Nachbarorten und lokalen Unternehmen prüfen ▪ Ggfs. Möglichkeit einer kreis- und verbundübergreifenden Mobilitätsstation nach Oberstenfeld prüfen ▪ Bei den bestehenden Überlegungen für ein Carsharing-Angebot Elektrifizierung berücksichtigen
<p>Brackenheim</p>  <p>ZOB FIS-Standort Carsharing E-Carsharing Touristinfo Klimaschutzmanager</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Mobilitätsstation mit einer übergreifenden Netzstruktur durch das Zabergäu prüfen und damit auch Gewerbegebiete (z.B. Langwiesen, Ochsenwiese) anbinden. ▪ Tourist-Information (Neckar-Zaber-Tourismus e.V.) einbinden, z.B. für Anbindung der Wohnmobilstellplätze oder Mietfahrradangebote ▪ Weitere Elektrifizierung des Carsharing-Angebots prüfen

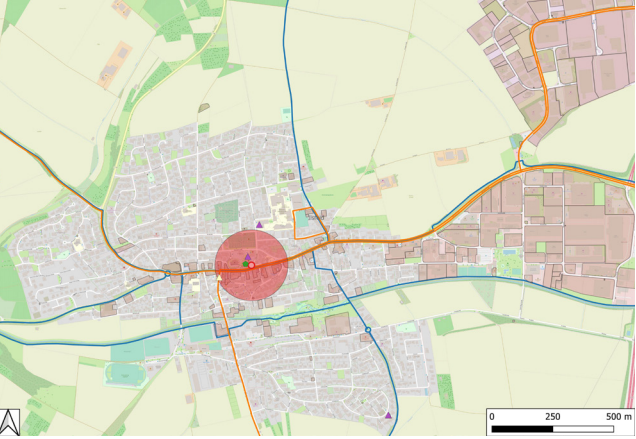
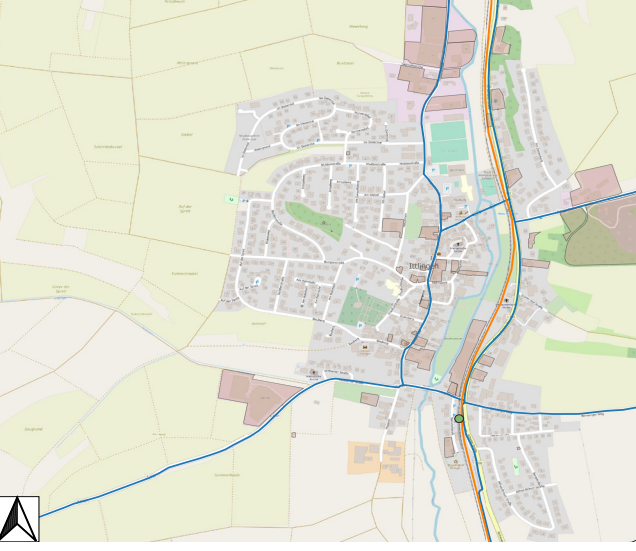
Bestand	Empfehlung
<p>Cleebronn</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Als lokalen Akteur Erlebnispark Tripsdrill einbinden ▪ Mögliche kreisübergreifende Mobilitätsangebote prüfen, die (emissionsfreie) An- und Abfahrt an Erlebnispark und Wildparadies Tripsdrill von umliegenden Bahnhöfen / ZOBs zulassen ▪ Mit dem Betreiber des Parks über Aufbau von Ladeinfrastruktur für Gäste in den Austausch treten
<p>Eberstadt</p>  <p>Bürgerbus</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Teilen der Ergebnisse einer geplanten örtlichen Verkehrsbefragung zu Zielen der Auspendler, um darauf aufbauend Ideen im Netzwerk zu entwickeln ▪ Als lokalen Akteur Firma Hirschmann in das Netzwerk einladen ▪ Elektrifizierung des Bürgerbusses prüfen ▪ Überlegungen zu E-Carsharing weiterverfolgen

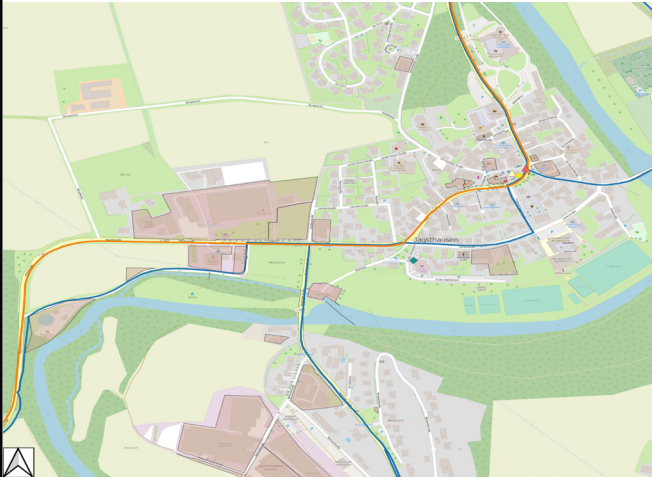
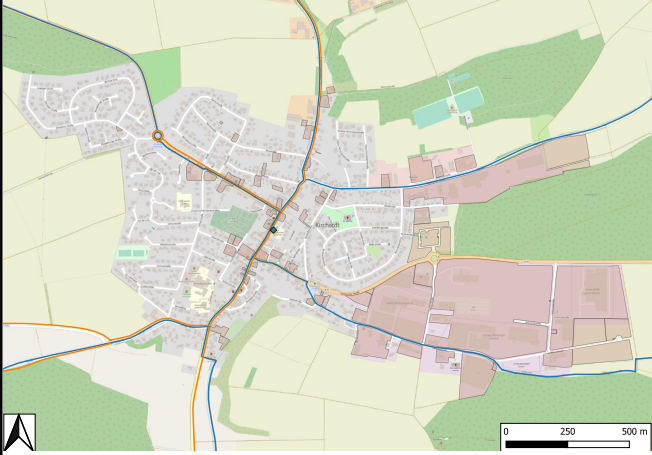
Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="256 427 368 456">Ellhofen</p>  <p data-bbox="256 958 432 987">Stadtbahnhof</p>	<ul data-bbox="930 465 1469 533" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis
<p data-bbox="256 1010 384 1039">Eppingen</p>  <p data-bbox="256 1541 507 1798"> Bahnhof Stadtbahnhalte FIS-Standort Carsharing Bürgerbus Mietfahrradangebot E-Bike-Ladestation </p>	<ul data-bbox="930 1048 1485 1305" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen / Gewerbegebieten prüfen ▪ Elektrifizierung des Bürgerbusses und Carsharings prüfen

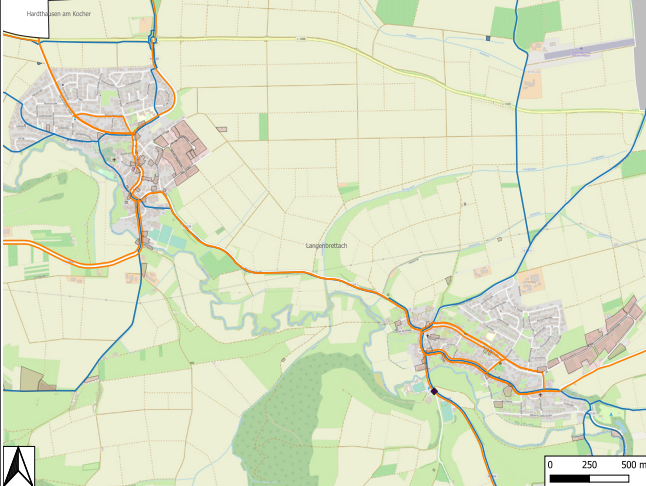
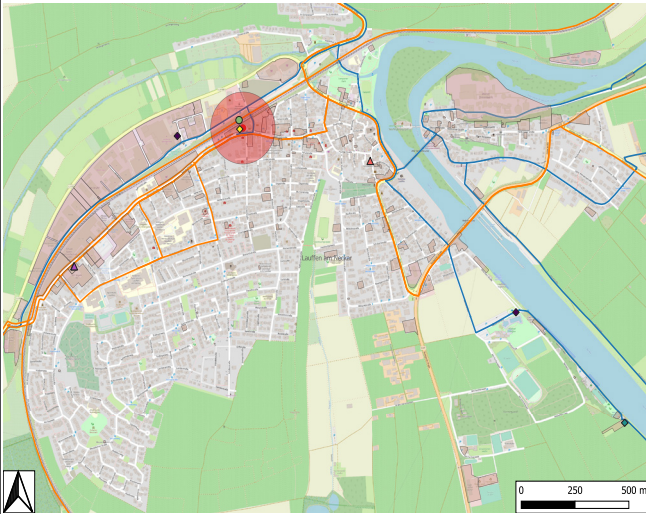
Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="105 427 240 456">Erlenbach</p>  <p data-bbox="105 958 233 987">Bürgerbus</p>	<ul data-bbox="778 465 1321 651" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Einbindung der lokalen Unternehmen in den Gewerbegebieten in das Netzwerk ▪ Elektrifizierung des Bürgerbusses prüfen
<p data-bbox="105 1010 172 1039">Flein</p>  <p data-bbox="105 1552 233 1581">Bürgerbus</p>	<ul data-bbox="778 1048 1337 1724" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Teilen von eigenen Erfahrungen und erarbeiteten Lösungen des Elektromobilitätskonzepts Flein im Netzwerk ▪ Einbinden der Stadt Heilbronn in den Mobilitätskreis, da enge Verknüpfung durch den Stadtbusverkehr besteht ▪ Mobilitätsstation: Planungen für Mobilitätspunkt im Rathausumfeld und Aufbau weiterer Mobilitätsangebote gemäß Elektromobilitätskonzept Flein mit Planungen des Netzwerks / Landkreises harmonisieren und einheitliche Lösung entwickeln ▪ Elektrifizierung des Bürgerbusses prüfen ▪ Bei den bestehenden Überlegungen für ein Carsharing-Angebot Elektrifizierung berücksichtigen

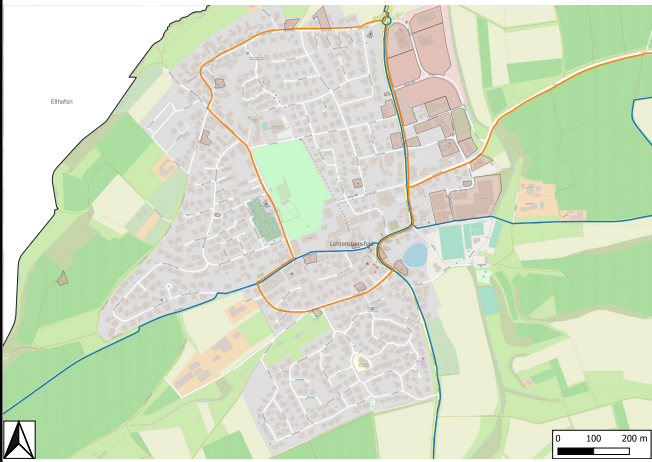
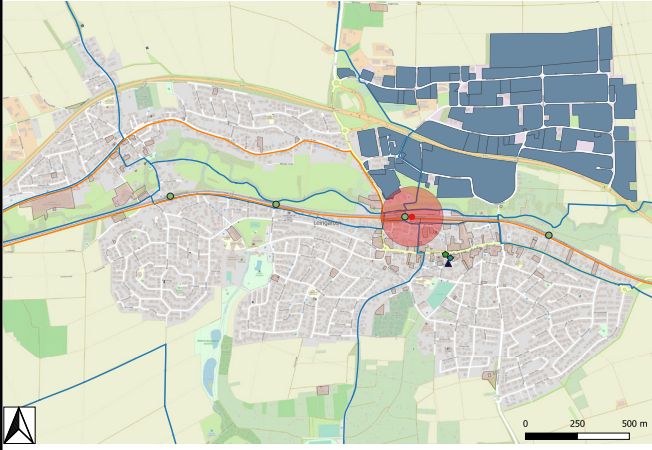
Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="260 432 427 465">Gemmingen</p>  <p data-bbox="260 969 451 1037">Bahnhof Stadtbahnhalte</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="930 465 1473 544">▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis <li data-bbox="930 544 1473 689">▪ Lokale Unternehmen, z.B. aus Gewerbegebiet Obere Losterbach, in Netzwerk einladen; Problem letzte Meile zum ÖPNV-Halt diskutieren <li data-bbox="930 689 1473 835">▪ Anbindung des Ortsteils Stebbach an Stadtbahnhalte sowie Supermarkt in Gemmingen mit emissionsfreien Mobilitätsangeboten prüfen
<p data-bbox="260 1048 395 1081">Güglingen</p>  <p data-bbox="260 1664 810 1731">E-Carsharing Klimaschutzmanagerin GVV Oberes Zabergäu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="930 1081 1473 1160">▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis <li data-bbox="930 1160 1473 1238">▪ Gewerbegebiete (z.B. Langwiesen, Ochsenwiese) in Netzwerk einbinden <li data-bbox="930 1238 1473 1462">▪ Mobilitätsstation mit einer übergreifenden Netzstruktur durch das Zabergäu prüfen und für letzte Meile eine Anbindung an Busverbindung nach Brackenheim schaffen, in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen

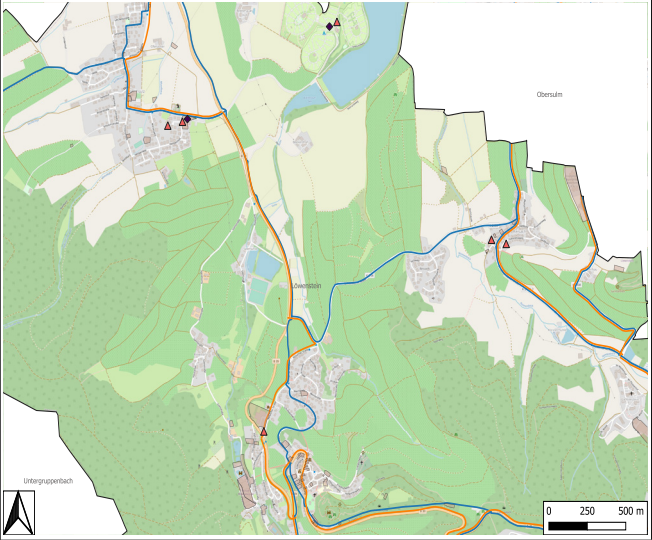
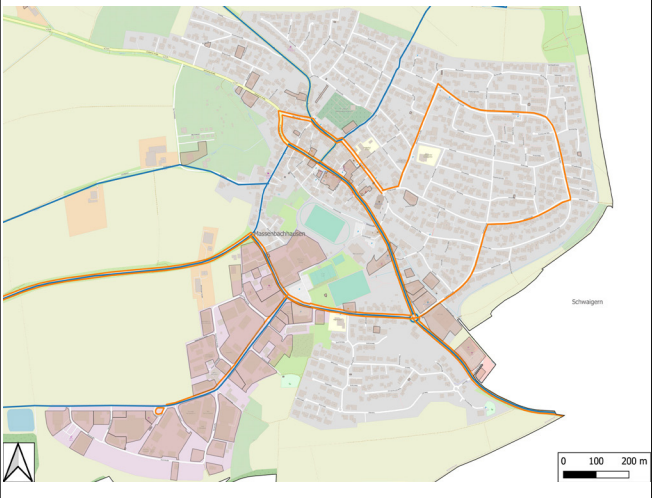
Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="105 427 284 456">Gundelsheim</p>  <p data-bbox="105 1039 284 1144">Bahnhof Stadtbahnhalte FIS-Standort</p>	<ul data-bbox="778 465 1332 1032" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Tourismus und Unternehmen (z.B. auch Audi als großer Arbeitgeber der Auspendler) in das Netzwerk einbinden ▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit Tourismus, Nachbarorten und lokalen Unternehmen prüfen ▪ Fahrradflotte für Tourismus in Zusammenarbeit mit Nachbarorten entlang des Neckartal-Radwegs prüfen ▪ Bei den bestehenden Überlegungen für Bürgerbus / Ruftaxi sowie einem Car-sharing-Angebot Elektrifizierung berücksichtigen
<p data-bbox="105 1200 331 1229">Hardthausen a.K</p> 	<ul data-bbox="778 1238 1315 1536" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Lokale Unternehmen, z.B. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, einbinden. ▪ Bei den bestehenden Überlegungen für Bürgerbus Elektrifizierung berücksichtigen

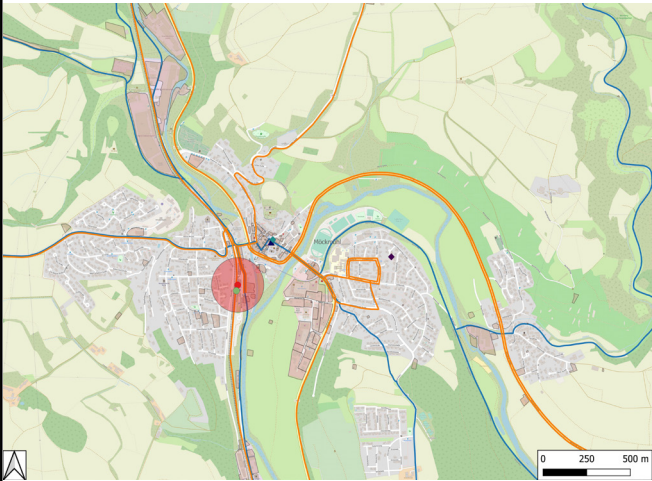
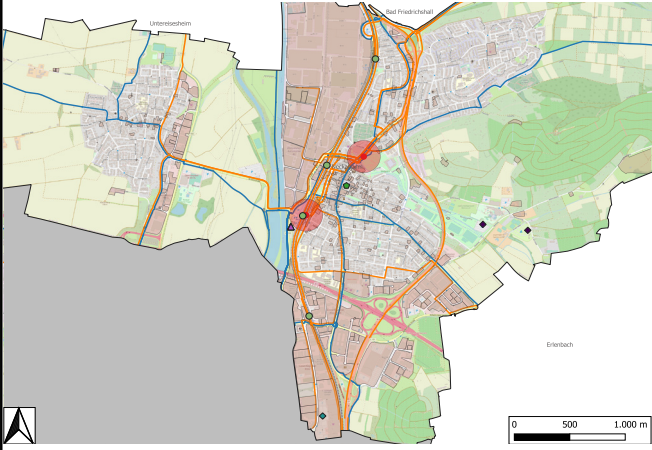
Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="258 430 343 459">Ilsfeld</p>  <p data-bbox="258 929 662 1030">E-Carsharing Fahrdienst über Carsharing-Pool Sachbearbeiterin Luftreinhaltung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="933 465 1476 533">▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis <li data-bbox="933 544 1492 689">▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit Nachbarorten und lokalen Unternehmen prüfen, u.a. zur Anbindung an Bahnhof Lauffen <li data-bbox="933 701 1460 846">▪ Mobilitätslösungen mit lokalen Unternehmen entwickeln, z.B. Reallabor für Elektromobilität und Wasserstoff in der Logistik initiieren <li data-bbox="933 857 1476 1037">▪ Reichweitenangst der Pflegedienste durch zeitlich begrenzte kostenlose Bereitstellung von Elektrofahrzeugen (ggfs. eines der E-Carsharing-Autos) in einem Pilotprojekt adressieren <li data-bbox="933 1048 1492 1149">▪ Ggfs. Fahrradflotte für Tourismus in Zusammenarbeit mit Nachbarorten entlang des Alb-Neckar-Radwegs prüfen <li data-bbox="933 1160 1412 1191">▪ Elektrifizierung des 9-Sitzers prüfen
<p data-bbox="258 1205 375 1234">Ittlingen</p>  <p data-bbox="258 1816 438 1883">Bahnhof Stadtbahnhalt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="933 1249 1476 1317">▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis

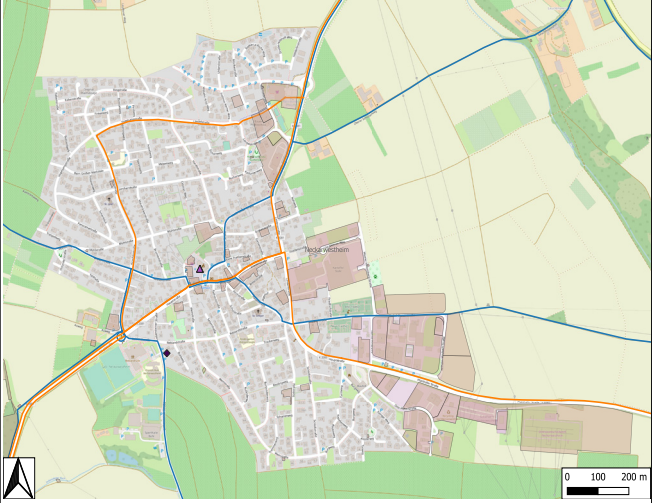
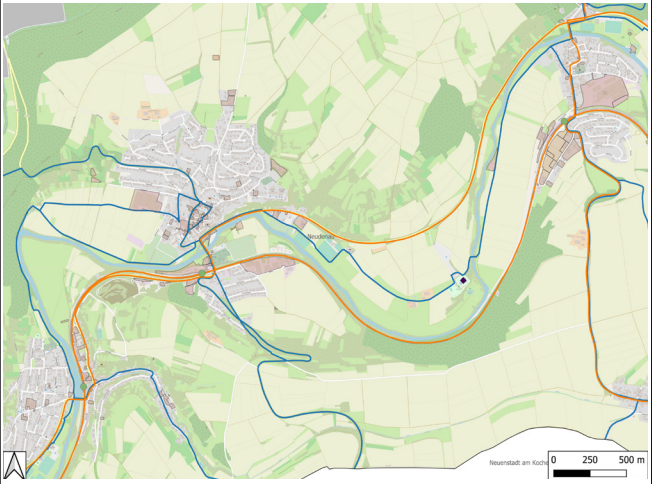
Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="105 427 272 461">Jagsthausen</p>  <p data-bbox="105 958 467 1070"> Fahrdienst Mietfahrradangebot E-Bike-Ladestation Touristinfo </p>	<ul data-bbox="778 465 1332 689" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Verknüpfung des Mietfahrradangebots an der Touristinfo mit anderen Verleihen entlang des Kocher-Jagst-Radwegs prüfen ▪ Elektrifizierung des Fahrdienstes prüfen
<p data-bbox="105 1081 252 1115">Kirchhardt</p>  <p data-bbox="105 1581 331 1615">E-Bike-Ladestation</p>	<ul data-bbox="778 1122 1316 1346" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ ggfs. mit Nachbarorten, die über Stadtbahnanbindung verfügen, ein Fahrrad- bzw. Mikromobilitätssharing prüfen, um die ÖPNV-Verbindung zu ergänzen

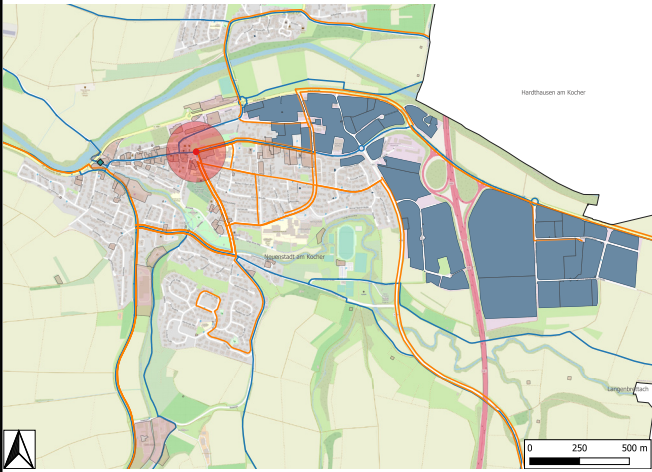
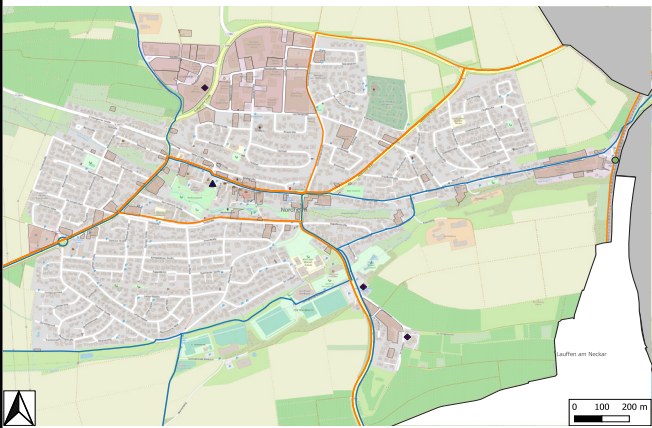
Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="258 430 466 461">Langenbrettach</p> 	<ul data-bbox="932 465 1471 533" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis
<p data-bbox="258 981 418 1012">Lauffen a.N.</p>  <p data-bbox="258 1554 481 1774"> Bahnhof FIS-Standort Stadtbus Carsharing Touristinfo E-Bike-Ladestation </p>	<ul data-bbox="932 1016 1487 1621" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Tourismus in das Netzwerk einbeziehen ▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen und Nachbarorten prüfen ▪ E-Carsharing-Angebot mit Abgabe in den umliegenden Kommunen prüfen, um Bahnanschlus herzustellen ▪ Ggfs. Fahrradflotte für Tourismus in Zusammenarbeit mit Nachbarorten entlang der Fernradwege prüfen ▪ Elektrifizierung des Stadtbusverkehrs in einem Pilotprojekt prüfen ▪ Elektrifizierung des Carsharing-Angebots prüfen

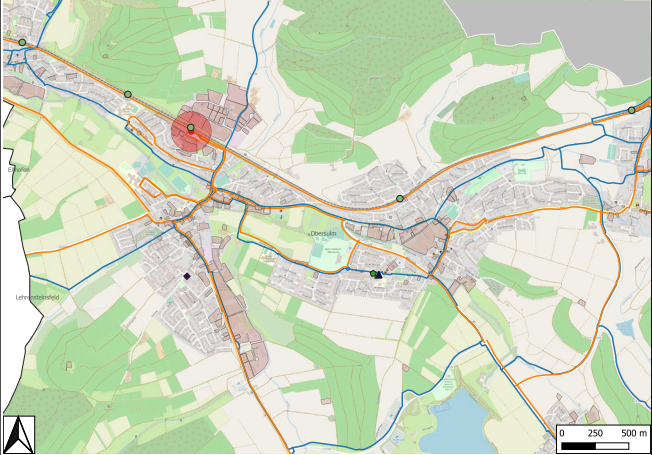
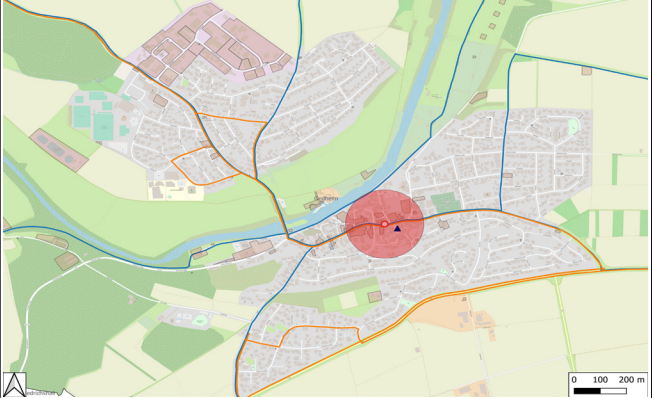
Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="105 427 328 461">Lehrensteinsfeld</p> 	<ul data-bbox="778 465 1316 533" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis
<p data-bbox="105 969 248 1003">Leingarten</p>  <p data-bbox="105 1467 360 1615"> Bahnhof Stadtbahnhalte Bürgerbus Klimaschutzmanager </p>	<ul data-bbox="778 1014 1326 1305" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen / Wirtschaftskreis Leingarten prüfen insbesondere für die letzte Meile vom Stadtbahnhalte zum Gewerbegebiet ▪ Elektrifizierung des Bürgerbusses prüfen

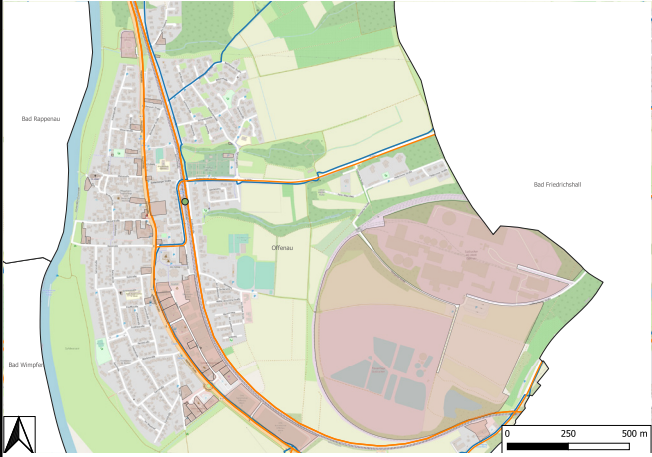
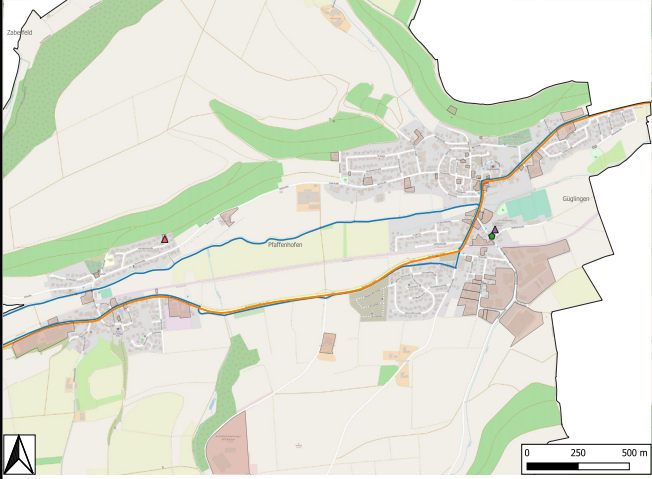
Bestand	Empfehlung
<p>Löwenstein</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis
<p>Massenbachhausen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis

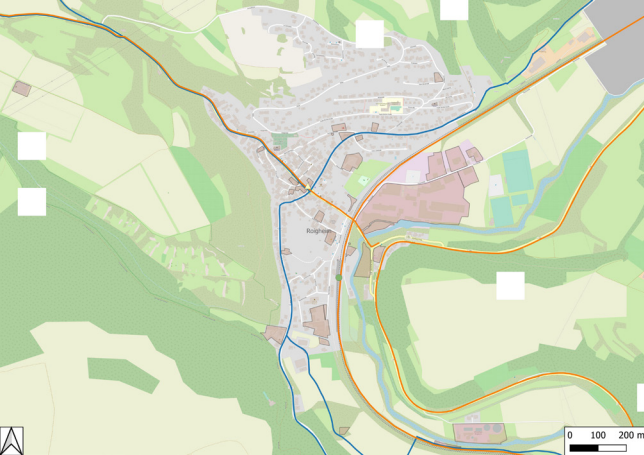
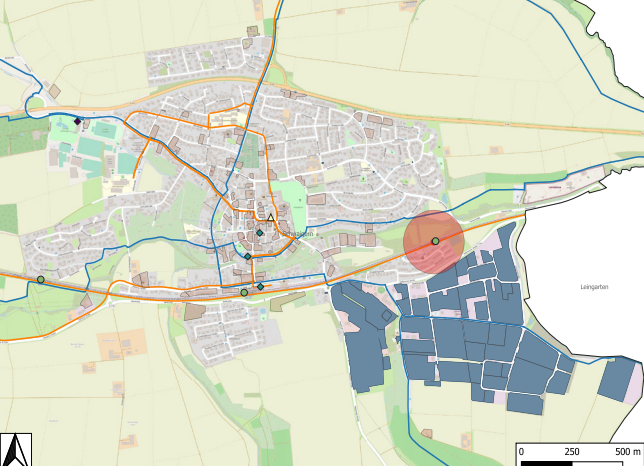
Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="105 427 252 456">Möckmühl</p>  <p data-bbox="105 965 331 1066"> Bahnhöfe FIS-Standort E-Bike-Ladestation </p>	<ul data-bbox="778 465 1332 842" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen / Gewerbegebieten prüfen ▪ Ggfs. Fahrradflotte für Tourismus in Zusammenarbeit mit Nachbarorten entlang des Kocher-Jagst-Radwegs prüfen, evtl. in Zusammenarbeit mit Touristinfo in Jagsthausen und deren Mietfahrradangebot
<p data-bbox="105 1081 264 1111">Neckarsulm</p>  <p data-bbox="105 1588 555 1843"> Bahnhof Stadtbahnhalte FIS-Standorte Stadtbus Carsharing Koordinationsbeauftragte Betriebliches Mobilitätsmanagement </p>	<ul data-bbox="778 1126 1332 1993" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Im Netzwerk Erfahrungen und Erkenntnisse aus den unterschiedlichen Mobilitätsprojekten, die die Stadt bereits voranbringt, teilen. Prüfen einer möglichen Übertragbarkeit auf Netzwerkkommunen. ▪ Mobilitätsstationen in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen und Gewerbegebieten prüfen mit Zielfokus letzte Meile (für Pendelnde / Geschäftsreisende) und Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger. Ein Schwerpunkt könnte auf Fahrradverleih in Verbindung mit neu angelautenem E-Tretrollerverleih liegen. ▪ Ggfs. Fahrradflotte für Tourismus in Zusammenarbeit mit Nachbarorten entlang der Fernradwege prüfen ▪ Elektrifizierung des Stadtbusverkehrs in einem Pilotprojekt prüfen ▪ Elektrifizierung des Carsharing-Angebots prüfen

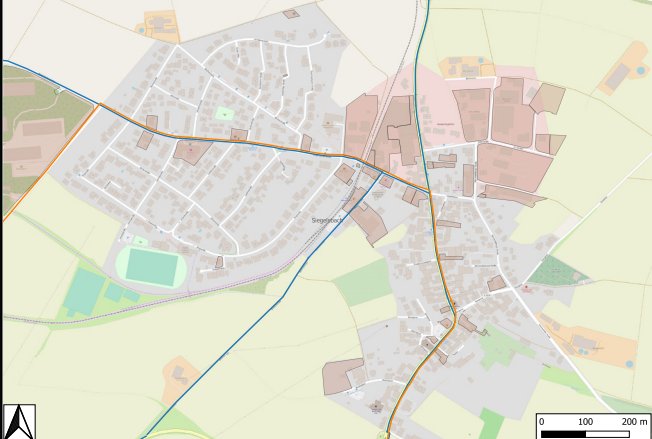
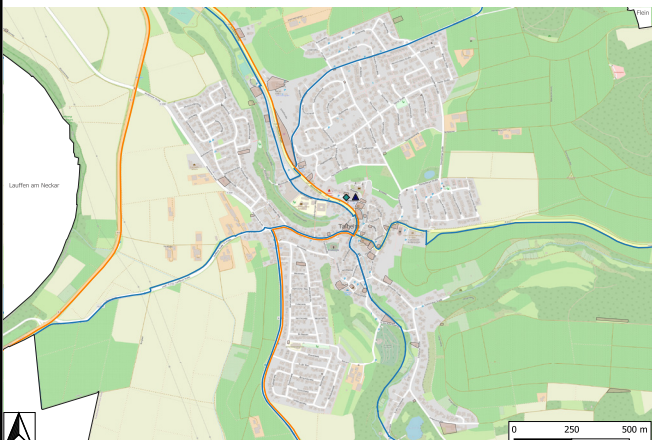

Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="260 432 486 465">Neckarwestheim</p>  <p data-bbox="260 1003 414 1037">E-Carsharing</p>	<ul data-bbox="930 465 1481 728" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Erfahrungen aus dem geplanten Mitfahrportal mit dem Netzwerk teilen ▪ Mobilitätslösungen örtlicher Unternehmen (z.B. EnBW) im Netzwerk diskutieren und wo übertragbar erweitern
<p data-bbox="260 1046 399 1079">Neudenaу</p>  <p data-bbox="260 1585 375 1619">Bahnhöfe</p>	<ul data-bbox="930 1079 1489 1574" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Prüfen, ob Förderungen aus dem Bahnhofsmodernisierungsprogramms II für Modul II „Stationsumfeld / Mobilitätsknoten“ abgerufen werden sollten. Hier unterstützt das Land die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen im Umfeld der Station (z. B. Park&Ride, Bike&Ride, Bushaltestellen, Echtzeitinformationsanzeiger, E-Ladestationen etc.). In das Programm fallen die Bahnhöfe Siglingen und Herbolzheim (Jagst).

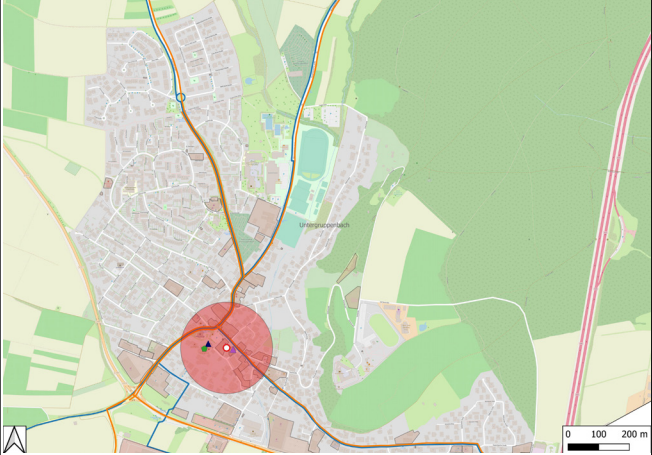
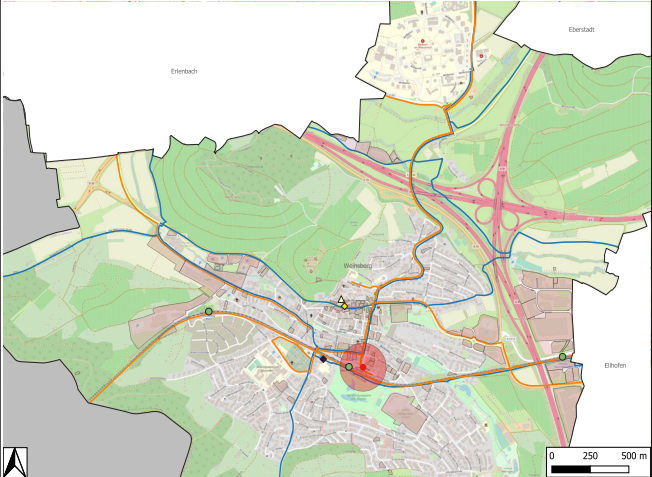
Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="105 427 328 461">Neuenstadt a. K.</p>  <p data-bbox="105 958 328 1032">ZOB E-Bike-Ladestation</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="778 465 1310 533">▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis <li data-bbox="778 539 1326 607">▪ Stadtwerke Neuenstadt und Gewerbegebiet in das Netzwerk einladen <li data-bbox="778 613 1326 954">▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen und Gewerbegebieten prüfen in Ergänzung auf der letzten Meile zum Kochershuttle (Linie 620). Ein Schwerpunkt könnte dafür auf Fahrradverleih und Radabstellanlagen liegen. Der Einbezug von Firmenflotten in das Mobilitätsangebot sollte geprüft werden. <li data-bbox="778 960 1326 1066">▪ Ggfs. Fahrradflotte für Tourismus in Zusammenarbeit mit Nachbarorten entlang des Kocher-Jagst-Radwegs prüfen
<p data-bbox="105 1081 240 1115">Nordheim</p>  <p data-bbox="105 1541 233 1615">Bahnhof Bürgerbus</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="778 1120 1310 1187">▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis <li data-bbox="778 1193 1326 1346">▪ Überlegungen zur Elektrifizierung des Bürgerbusses weiterverfolgen, eine erste Marktanalyse für mögliche 9-Sitzer als Elektrofahrzeuge im Netzwerk angehen

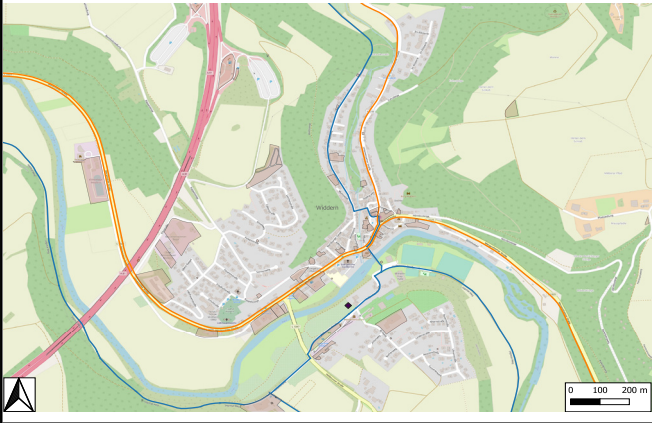
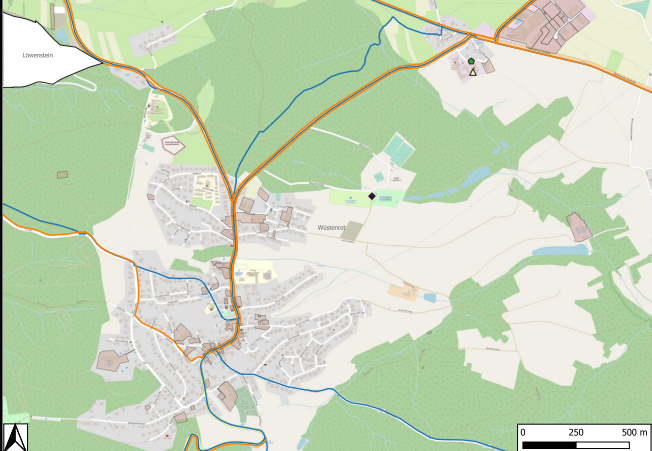
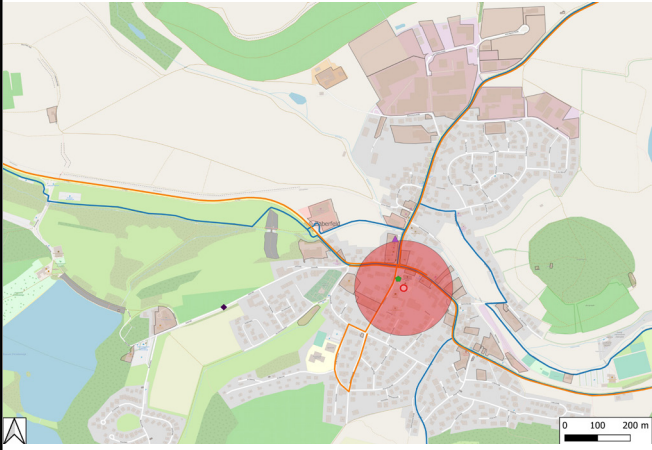
Bestand	Empfehlung
<p>Obersulm</p>  <p>Bahnhof Stadtbahnhalle FIS-Standort Bürgerbus Gebäudeunterhaltung und Energiemanager</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Mobilitätsstation u.a. in Zusammenarbeit mit Tourismus und Naherholungszweckverband Breitenauer See mit Schwerpunkt Anbindung des Breitenauer Sees an die Stadtbahn prüfen. Möglichkeit einer Vermarktung als Kombiticket für Bahn, letzte Meile, Eintritt zum See diskutieren ▪ Elektrifizierung des Bürgerbusses prüfen
<p>Oedheim</p>  <p>Bürgerbus</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Mobilitätsstation als Verknüpfungspunkt von E-Bike-Sharing als Dreiklang mit Bad Friedrichshall und Neckarsulm über Kocher-Jagst-Radweg prüfen ▪ Elektrifizierung des Bürgerbusses prüfen

Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="105 427 217 461">Offenau</p>  <p data-bbox="105 927 280 992">Bahnhof Stadtbahnhof</p>	<ul data-bbox="778 465 1310 763" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Einbinden lokaler Unternehmen (z.B. DHL, KWO Holding, Südzucker) in das Netzwerk um Bedarf / Interesse an Aufbau von Mobilitätsangeboten für die letzte Meile vom Stadtbahnhof zu den Unternehmen zu erörtern.
<p data-bbox="105 1010 280 1043">Pfaffenhofen</p>  <p data-bbox="105 1543 655 1617">E-Carsharing Klimaschutzmanagerin GVV Oberes Zabergäu</p>	<ul data-bbox="778 1043 1310 1117" style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis

Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="260 432 387 465">Roigheim</p>  <p data-bbox="260 925 387 992">Bahnhof Fahrdienst</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="930 465 1468 533">▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis <li data-bbox="930 544 1484 913">▪ Prüfen, ob Förderungen aus dem Bahnhofsmmodernisierungsprogramm II für Modul II „Stationsumfeld / Mobilitätsknoten“ abgerufen werden sollten. Hier unterstützt das Land die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen im Umfeld der Station (z. B. Park&Ride, Bike&Ride, Bushaltestellen, Echtzeitinformationsanzeiger, E-Ladestationen etc.). In das Programm fällt der Bahnhof Roigheim. <li data-bbox="930 925 1460 958">▪ Elektrifizierung des Fahrdienstes prüfen <li data-bbox="930 969 1460 1059">▪ Bei den bestehenden Überlegungen für ein Carsharing-Angebot Elektrifizierung berücksichtigen
<p data-bbox="260 1081 414 1115">Schwaigern</p>  <p data-bbox="260 1619 446 1753">Bahnhof Stadtbahnhalte FIS-Standort Fahrdienst</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="930 1126 1468 1193">▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis <li data-bbox="930 1205 1476 1384">▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen und Gewerbegebiet prüfen, insbesondere mit Schwerpunkt auf die letzte Meile vom Stadtbahnhalte zum Gewerbegebiet

Bestand	Empfehlung
<p>Siegelsbach</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Lokale Unternehmen in das Netzwerk einladen (z.B. Mann & Schröder, Pakufol Folienprodukte)
<p>Talheim</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Elektrifizierung des Bürgerbusses prüfen
<p>Bürgerbus</p> <p>Untereisenheim</p>  <p>Fahrdienst</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Überlegungen zur Freigabe des kommunalen E-Fahrzeugs außerhalb der Dienstzeiten in ein Carsharing-Angebot sollten weiter verfolgt werden

Bestand	Empfehlung
<p data-bbox="260 432 512 465">Untergruppenbach</p>  <p data-bbox="260 925 491 1037">Bürgerbus E-Carsharing Mobilitätsmanager</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="930 465 1473 533">▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis <li data-bbox="930 544 1473 689">▪ Lokale Unternehmen und deren Arbeit an eigenen Mobilitätslösungen (u.a. Bosch, Magna) in das Netzwerk einladen / einbinden <li data-bbox="930 701 1489 801">▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit Nachbarorten und lokalen Unternehmen prüfen <li data-bbox="930 813 1465 846">▪ Elektrifizierung des Fahrdienstes prüfen
<p data-bbox="260 1048 403 1081">Weinsberg</p>  <p data-bbox="260 1585 451 1762">Bahnhof Stadtbahnhalte FIS-Standort Fahrdienst Touristinfo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="930 1081 1473 1149">▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis <li data-bbox="930 1160 1489 1384">▪ Mobilitätsstation in Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren und Tourismus prüfen, insbesondere mit Schwerpunkt auf die letzte Meile vom Stadtbahnhalte zum Klinikum Weissenhof und touristischen Punkten <li data-bbox="930 1395 1465 1429">▪ Elektrifizierung des Fahrdienstes prüfen

Bestand	Empfehlung
<p>Widdern</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis
<p>Wüstenrot</p>  <p>Fahrdienst Energiebeauftragter</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Erfahrungen und Ergebnisse aus dem Projekt Smart2Charge im Netzwerk teilen, daraus übertragbare Lösungen gemeinsam umsetzen
<p>Zaberfeld</p>  <p>E-Carsharing Klimaschutzmanagerin GVV Oberes Zabergäu</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Teilnahme und Einbringen in den Mobilitätskreis ▪ Lokale Akteure, z.B. Naturpark Stromberg-Heuchelberg, in das Netzwerk einladen ▪ Mobilitätsstation mit einer übergreifenden Netzstruktur durch das Zabergäu prüfen und damit Anbindungen an Stadtbahn in Eppingen / ZOB Brackenheim schaffen, sowie die Anbindung an Naturparkhaus und Badeseen einbeziehen



**KAPITEL VIII.
INFORMATIONEN
ZU FÖRDER-
PROGRAMMEN**

VIII. - Informationen zu Förderprogrammen

Für die Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte stehen diverse Förderprogrammen zur Verfügung. Im Folgenden werden aktuell verfügbare Programme benannt, mit deren Hilfe die Finanzierung der empfohlenen Maßnahmen grundsätzlich realisiert werden kann. Die Aufstellung der Förderprogramme wird in der bereits eingeführten thematische Struktur der Kapitel gegliedert. Die verfügbaren Förderprogramme zu den Themenfeldern Elektromobilität und neue Mobilität sind vielfältig, eine vollständige Übersicht kaum möglich. Die folgende Übersicht enthält deshalb die derzeit verfügbare Förderprogramme für die jeweiligen Themenfelder, ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Es wird auch darauf hingewiesen, dass Förderprogramme geändert werden, Anträge teilweise nur zu bestimmten Terminen möglich sind und neue Programme hinzukommen.

VIII.1 - Mobilitätsstationen

Der Aufbau von Mobilitätsstationen wird sowohl vom Bund als auch durch das Land Baden-Württemberg gefördert. Es stehen Programme für unterschiedliche Ausprägungen der Mobilitätsinfrastruktur zur Verfügung, die, je nach Konfiguration der Mobilitätsstationen genutzt werden können. Die Bandbreite reicht dabei vom Aufbau von „Mobilitätssäulen“, die Orte der Mobilität kennzeichnen, über Förderungen im Bereich der Radinfrastruktur bis zum Aufbau der umfangreicher Mobilitätsstationen mit Unterstützungsmöglichkeiten etwa bei Beratungsleistungen zur Umwidmung von Parkflächen etc. Ebenfalls in dieser Rubrik sind Fördermöglichkeiten benannt, die die Förderung der Elektromobilität im Kontext des Aufbaus von Mobilitätsstationen unterstützen.

VIII.2 - Mobilitätskreise

Die Installation von kommunalen Netzwerken wird über die Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) gefördert. Das Programm ist in verschiedene Phasen gegliedert, so dass bereits die Vorbereitungsphasen zur Installation der Mobilitätskreise gefördert werden kann.

VIII.3 - Vernetzung und Angebote

Unter der Rubrik Vernetzung und Angebote sind Förderprogramme gelistete, die der Installation von Mobilitätsangeboten, insbesondere zur Beschaffung von Fahrzeugen dienen. Antragsberechtigt sind in der Regel Kommunen, weshalb bei Umsetzung entsprechender Angebote durch private Betreiber entsprechende Kooperationsmodelle erforderlich sind.

VIII.4 - Kommunikation und Information

Die Förderung der Kommunikation und Akzeptanz des künftigen Mobilitätsangebots im Landkreis Heilbronn kann in die Mobilitätskreise eingebunden werden. Damit sind anfallende Kosten förderfähig.

VIII.5 - Kreisverwaltung und Kommunen

Im Kapitel Förderungen für Kreisverwaltung und Kommunen sind solche Programme benannt, mit deren Hilfe die Verwaltungen ihre Fuhrparks elektrifizieren und die erforderliche Ladeinfrastruktur aufbauen können. Die Installation eines Betrieblichen Mobilitätsmanagement, welches die Kreisverwaltung aber auch die Landkreiskommunen bei der Installation entsprechender Mobilitätsmanagementsysteme und -Lösungen unterstützt wird ebenfalls gefördert.

Abbildung 19: Tabelle Förderprogramme

Programm	Gegenstand	Fördersatz	Maximal-Betrag	Antragsberechtigigt	Fördergeber	Erläuterungen
VIII.1 - Mobilitätsstationen						
Mobilitätssäulen	Kennzeichnung von Orten der Mobilität	50%				
Mobilitätsstationen	LGVFG	50%	+ 15% Planungskostenpauschale, teilweise 75% +15% Planungskostenpauschale	Kommunen, kommunale Zusammenschlüsse, bevollmächtigte kommunale Baulastträger, bei Maßnahmen der Vernetzung auch öffentliche und private Unternehmen	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	Bau, Ausbau oder Umbau von Verkehrsinfrastruktur kommunaler Straßenbau, Schienenverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr sowie Rad- und Fußverkehr unter Berücksichtigung des Klimaschutzes; erweiterte Förderkulisse, u. a. Umbau und Rückbau innerörtlicher Straßen, Verfahrensvereinfachung im Bereich Rad- und Fußverkehr, Ladeinfrastruktur, Mobilitätsstationen, Maßnahmen der Luftreinhaltung und Biotopvernetzung.
Investive Förder-schwerpunkte	Errichtung von Mobilitätsstationen	50% (70%)	mind. 5.000 €	Kommunen, Kitas, Schulen und Hochschulen, Sportvereine, kommunale Unternehmen, Religionsgemeinschaften sowie weitere kommunale Agierende	Kommunalrichtlinie BMU	
Förderung Radverkehr	Klimaschutz durch Radverkehr	80% (100%)	abhängig vom Vorhaben	alle juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts; für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigigt	Klimaschutzinitiative BMU	Modellhafte, investive Projekte zur Verbesserung der Radverkehrssituation in definierten Gebieten in Alltagsmobilität, Wirtschaftsverkehr und Freizeitverkehr.
Bevorrechtigung von E-Fahrzeugen	Beratung und Umsetzung	80%	35.000 € pro Konzept mit Obergrenzen für Einzelmaßnahmen	Kommunen, Landkreise, kommunale Zweckverbände	Verkehrsministerium BW	exklusiv für E-Fahrzeuge Parkplätze errichten/umwidmen, Bodenmarkierung, gebührenfreies Parken auf öffentlichen Straßen/Wegen, privilegierte Nutzung öffentlicher Straßen (bspw. Busspuren), Ausnahmen für E-Fahrzeuge bei Zufahrtsbeschränkungen (bspw. E-Logistik).
Rad-Infrastruktur	Radabstellanlagen, (beleuchtete) Radwege	30% (35%)	mind. 5.000 €	hocheffiziente Beleuchtungstechnik in Kombination mit der Installation einer Regelungs- und Steuertechnik für eine adaptive Nutzung der Beleuchtungsanlage	Kommunalrichtlinie BMU	
Bike+Ride-Offensive	Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen	60%	mind. 5.000 €	Fahrradabstellanlagen im Umkreis von 100 Metern eines Bahnhofs oder Haltepunkts einer Bahnanlage	Kommunalrichtlinie BMU	im Umkreis von 100 Metern eines Bahnhofs oder Haltepunkts einer Bahnanlage. Bis 31.12.2021 Zuschuss von 70 Prozent und Unterstützung bei der Flächenermittlung und dem Abschluss von Gestattungsverträgen.
Bike+Ride-Offensive	Bereitstellung von Flächen für Radabstellanlagen an Bahnhöfen	-	Unterstützung bei Standortsuche, Gestattungsverträgen, ...	Kommunen	Deutsche Bahn	
VIII.2 - Mobilitätsnetzwerke						
Strategische Förder-schwerpunkte	Kommunale Netzwerke	70%		Kommunen, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse, Betriebe mit mind. 25% kommunaler Beteiligung, diverse gemeinnützige Einrichtungen	Klimaschutzinitiative BMU	

Programm	Gegenstand	Fördersatz	Maximal-Betrag	Antragsberechtigigt	Fördergeber	Erläuterungen
VIII.3 - Vernetzung und Angebote						
Sharing	Pedelecs für Verleihstationen	50%	1.000 € pro Rad	Kommunen, Körperschaften des öffentlichen Rechts	Verkehrsministerium BW	
Sharing	E-Lastenräder im gewerblichen, gemeinnützigen, gemeinschaftlichen oder kommunalen Einsatz	30%	3.000 € pro Rad	Unternehmen, Körperschaften des privaten Rechts, Freiberufler, gemeinnützige Organisationen, Kommunen	Verkehrsministerium BW	Transport von Waren, Material oder Personen
Sharing	E-Roller (EG-Fahrzeugklasse L1e und L3e)	50%	1.500 € pro Fahrzeug	Kommunen, Landkreise, Betriebe mit 50 Prozent kommunalem Besitzanteil	Verkehrsministerium BW	mindestens 5 E-Roller für Sharing für Bürger bei mind. 3 Jahre Betrieb
VIII.5 - Kreisverwaltung und Kommunen						
Charge@BW	Ladepunkte inkl. Netzanschluss mit anschließendem Betrieb im nichtöffentlichen Raum und öffentlichen Raum	40%	2.500 € pro Ladepunkt	Körperschaften des öffentlichen Rechts, öffentliche Anstalten, und diverse privatwirtschaftlichen Gesellschaftsformen	Verkehrsministerium BW	auch Leasing/Miete/Contracting für z.B. Mitarbeiterparkplätze, betrieblich genutzte Ladepunkte, Wohngebäude, Einzelhandel, Parkhäuser, öffentliche Parkplätze, Freizeiteinrichtungen
BW-e-Gutschein	Unterhaltungs- und Betriebskosten von E-Fahrzeugen		1.000 € pro Fahrzeug	Kommunen, Landkreise, kommunale Zweckverbände, Regionalverbände für die Fahrzeugklassen M1, N1, L6e und L7e	Verkehrsministerium BW	Leasingmodelle möglich. Pro Zuwendungsempfänger max. 100 Fahrzeuge p.a. gefördert. Kombinierbar mit Förderungen durch den Bund, z. B. die Innovationsprämie (zuvor Umweltbonus).
Tausch Verbrenner-zweirad in E-Variante	Abwrackprämie E-Zweirad	50%	1.500 - 3.500 € pro Fahrzeug je nach Fahrzeug	Kommunen, Fahrschulen, Freiberufler, gemeinnützige Organisationen, juristische Personen des Privatrechts, Körperschaften des Privatrechts	Verkehrsministerium BW	Kommunaler, gewerblicher oder gemeinnützigen Einsatz; Zulassung Altfahrzeug seit mind. Juni 2018; Betrieb E-Fahrzeug mind. 3 Jahre
E-LKW	Elektro-, Brennstoffzellen-LKW	50%	100.000 € der Mehrkosten	Unternehmen, Kommunen, kommunale Betrieb mit 50 Prozent Besitzanteil	Verkehrsministerium BW	gewerbliche oder kommunale Nutzung
Mobilitätsmanagement	Betriebliches Mobilitätsmanagement in Behörden	50 - 70%	< 1 Mio. Projektförderung als Zuschuss für Personal-, Sach-, Beratungskosten, Investitionen	Landesbehörden, Kommunale Behörden, Verbände, Vereinigungen und Körperschaften ohne Erwerbscharakter	Verkehrsministerium BW	Beispiele für Maßnahmen: Einführung von Telearbeit, Video- und Teleconferencing, Job-Tickets oder Mitfahrangeboten, Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, die Einführung eines nachhaltigen Fuhrparkmanagements oder einer Parkraumbewirtschaftung, die Umwidmung von PKW-Parkplätzen sowie Änderungen des Geschäfts- oder Dienstreisemanagements.
Mobilitätsmanagement	Personalstellenförderung Nachhaltige Mobilität	50%	Förderung der Personalkosten für neu eingerichtete Stellen	Stadt- und Landkreise, Städte und Verwaltungsgemeinschaften, mit unterer Verkehrsbehörde.	Verkehrsministerium BW	Koordination Mobilitätsstationen und Datenmanagement Fahrzeug-Sharing und Parkraum für Koordination Radverkehr, Erstberatung Elektromobilität und Management Ladeinfrastruktur
Fuß-/Rad-Infrastruktur	verkehrswichtige Anlagen für den Rad- und/oder Fußverkehr.	50%	Pauschalen für Fahrradabstellanlagen und Sitzmöblierungselementen, Sanitäranlagen des Fußverkehrs	Gemeinden, Landkreise, kommunale Zusammenschlüsse. Öffentliche und private Unternehmen (Maßnahmen der Vernetzung von Mobilitätsformen, insbesondere B+R-Anlagen)	BMU, Kommunalrichtlinie	



WWW.ZUKUNFTSMOBILITAET.DE