



Ingelheim
am Rhein
Die Rotweinstadt

Klimaschutzteilkonzept „Klimaschutzfreundliche Mobilität für die Stadt Ingelheim“

Eine Studie der Transferstelle Bingen
in Zusammenarbeit mit der Grontmij GmbH,
Koblenz

Abschlussbericht



Auftraggeber:



Stadt Ingelheim
Amt für Bauen, Planen und Umwelt
Abteilung für Umweltschutz,
Grünordnung und Landwirtschaft
Neuer Markt 1
55218 Ingelheim am Rhein

Auftragnehmer:

Transferstelle Bingen (TSB)
in der ITB gGmbH
Berlinstraße 107a
55411 Bingen
Ansprechpartner: Joachim Walter
Tel.: 06721 98 424 – 250
E-Mail: walter@tsb-energie.de

Unterauftragnehmer:

Grontmij GmbH
Emil-Schüller-Straße 8
56068 Koblenz
Ansprechpartner: Marion Gutberlet
Tel.: 0261 30439 – 18
E-Mail: marion.gutberlet@grontmij.de

Projektleitung:

Joachim Walter

Bearbeitung:

Markus Bastek, Joachim Comtesse,
Waldemar Vogel

Gefördert aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestags durch:

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit unter dem Förderkennzeichen 03KS6048 für das Klimaschutzteilkonzept. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	6
Abkürzungsverzeichnis.....	9
Zusammenfassung und Fazit.....	10
1 Einführung.....	12
1.1 Projektziel	12
1.2 Projektbeschreibung	13
2 Räumlich-Strukturelle Rahmenbedingungen.....	16
2.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	16
2.2 Siedlungsstruktur und –entwicklung in Stadt und Region	16
2.3 Gewerbe	17
2.4 Pendlerbeziehungen	18
2.5 Fahrzeuge	18
3 Energie- und CO₂e-Bilanzierung.....	20
3.1 Methodik	20
3.2 Ermittlung von Verkehrsdaten	21
3.2.1 Zugelassene Fahrzeuge	21
3.2.2 Verkehrsmengen	22
3.2.3 Mobilitätsverhalten Haushalte	22
3.3 Ergebnisse Energie- und CO ₂ e-Bilanz	24
3.3.1 Energie- und CO ₂ e-Emissionsbilanz PKW-Pendlerverkehr	29
3.3.2 Energie- und CO ₂ e-Emissionsbilanz Kommunale Fahrzeuge	30
3.3.3 Übersicht über die Sektoren	31
4 Analyse der Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsangebotes.....	33
4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	33
4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	40
4.3 Radverkehr	41
4.4 Fußverkehr	45
4.5 Schiff und Fähren	45
4.6 Intermodale und multimodale Angebote	46
4.6.1 Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV	46
4.6.2 Mitfahrerparkplätze	47
4.7 Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung	48
4.8 Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen	49
4.9 Bewusstseinsbildung (Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit)	50

5 Potenzialanalyse	52
5.1 Überblick Handlungsansätze zur Klimafreundlichen Mobilität in Ingelheim	52
5.2 Abschätzung theoretischer Minderungspotenziale	53
5.2.1 Datengrundlage	53
5.2.2 Methodik	54
5.2.3 Einsparpotenzial des PKW Bestandes	54
5.2.4 Einsparpotenzial Wirtschaftsverkehr	58
5.2.5 Einsparpotenzial Verkehr Gesamt	59
5.2.6 Szenarien	60
5.3 Lokale Handlungspotenziale	63
6 Akteursbeteiligung.....	64
6.1 Projektgruppe	64
6.2 Workshops	65
6.2.1 Expertenworkshop	66
6.2.2 Vertiefungsworkshop	69
6.2.3 Workshop „Kommunale Gesamtstrategie“	71
7 Maßnahmen	72
7.1 Maßnahmenbeschreibung: Aufbau, Inhalte, Bewertung	72
7.2 Auswertung der Maßnahmen	76
7.3 Maßnahmenübersicht	77
7.3.1 Maßnahme 1: Mobilitätspunkt Bahnhof	81
7.3.2 Maßnahme 2: Optimierung und Steigerung Attraktivität des ÖPNV	94
7.3.3 Maßnahme 3: Angebote für Mitfahrer/Pendler in der Stadt Ingelheim entwickeln	107
7.3.4 Maßnahme 4: Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung	126
7.3.5 Maßnahme 5: Weiterentwicklung der Elektromobilität in Ingelheim	146
7.3.6 Maßnahme 6: Alternative Mobilitätskonzepte im Bereich Kultur & Tourismus	153
7.3.7 Maßnahme 7: Bewusstseinsbildung	162
7.3.8 Maßnahme 8: Förderung des Radverkehrs	168
7.3.9 Maßnahme 9: Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen fördern	174
7.3.10 Maßnahme 10: Förderung des Fußverkehrs	185
8 Konzept Controlling	191
8.1 Prozessorganisation – Klimaschutzmanagement in der Stadtverwaltung	191
8.2 Fortschreibung der Energie- und CO ₂ e-Bilanz	192
8.3 Überprüfung der Umsetzung und Wirksamkeit von Maßnahmen	193
8.4 Information der am Klimaschutzmanagement Beteiligten sowie der Öffentlichkeit	198

9 Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit	200
9.1 Zentrale Akteure und Zielgruppen	200
9.1.1 Kommunalpolitik	200
9.1.2 Kommunikation in der Stadt und Region	202
9.2 Start in die Umsetzung	206
10 Quellenverzeichnis.....	207
Anhang	209

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1 Arbeitspakete des Klimaschutzteilkonzeptes.....	13
Abbildung 2-1 Bevölkerung 2013-2030	16
Abbildung 2-2 Pendlerbeziehung Stadt Ingelheim und benachbarte Kommunen	18
Abbildung 2-3 Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in der Stadt Ingelheim.....	19
Abbildung 3-1 Modal-Split im Gesamtverkehr – Haushaltsbefragung 2013 (R+T Verkehrsplanung, 2013).....	23
Abbildung 3-2 Modal-Split im Binnenverkehr sowie Quell- und Zielverkehr – Haushaltsbefragung 2013 (R+T Verkehrsplanung, 2013)	24
Abbildung 3-3 Verteilung Endenergieverbrauch nach Fahrzeugklassen.....	25
Abbildung 3-4 Verteilung CO ₂ e-Emissionen nach Fahrzeugklassen	26
Abbildung 3-5 Verteilung CO ₂ e-Emissionen nach Verkehrsarten.....	26
Abbildung 3-6 Verteilung der Kfz-Antriebsarten in der Stadt Ingelheim	27
Abbildung 3-7 Verteilung Endenergieverbrauch nach Antriebsart.....	28
Abbildung 3-8 Verteilung CO ₂ e-Emissionen nach Antriebsart	28
Abbildung 3-9 CO ₂ e-Emissionen PKW-Pendlerverkehr Stadt Ingelheim am Rhein.....	30
Abbildung 3-10 CO ₂ e-Emissionen PKW-Pendlerverkehr Stadt Ingelheim am Rhein	30
Abbildung 3-11 CO ₂ e-Emissionen der Stadt Ingelheim 2010 Quelle: Band 2 Grundlagenermittlung und Bilanzierung. Klimaschutzkonzept der Stadt Ingelheim am Rhein. Eine Studie der Transferstelle Bingen [2012]. Aktualisiert um Zahlen im Sektor Verkehr aus Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität der Stadt Ingelheim [2014].....	32
Abbildung 4-1 Bedeutende Verkehrsachsen in der Stadt Ingelheim und Region (Quelle: OpenStreetMap).....	33
Abbildung 4-2 Durchschnittliche Verkehrsstärke aller Fahrzeuge und Tage.....	35
Abbildung 4-3 Durchschnittliche Verkehrsstärke Personenverkehr Werktags.....	36
Abbildung 4-4 Durchschnittliche Verkehrsstärke Güterverkehr Werktags	37
Abbildung 4-5 Liniennetzplan der Stadt Ingelheim	40
Abbildung 4-6 Radverkehrsangebote Stadt Ingelheim am Rhein (Planungsbüro von Mörner+Jünger, 2009)	42
Abbildung 4-7 Rad-Routen Stadt Ingelheim am Rhein (Planungsbüro von Mörner+Jünger, 2009)	43
Abbildung 4-8 E-Bike Ladestationen im Stadtgebiet von Ingelheim (Bundesverband Elektromobilität (BEM), 2014)	44
Abbildung 4-9 Fahrradparkhaus Ingelheim Quelle: http://www.ingelheim.de	47
Abbildung 5-1 Endenergieverbräuche der verschiedenen Antriebsarten des PKW- Bestandes.....	55

Abbildung 5-2 CO ₂ e-Emissionen der Antriebsarten des PKW-Bestandes	56
Abbildung 5-3 Endenergieverbräuche der verschiedenen Kfz-Arten.....	60
Abbildung 5-4 Entwicklung der CO ₂ e-Emissionen nach Kfz-Art.....	60
Abbildung 5-5 Prognostizierte Entwicklung des Endenergieverbrauchs PKW-Verkehr ..	62
Abbildung 5-6 Prognostizierte Entwicklung der CO ₂ e-Emissionen PKW-Verkehr	62
Abbildung 6-1 Atmosphärische Konzentrationen wichtiger langlebiger Treibhausgase während der letzten 2.000 Jahre. Anstiege seit etwa 1750 werden menschlichen Aktivitäten im Industriezeitalter zugeschrieben. Konzentrationseinheiten sind ppm (= parts per million) oder ppb (= parts per billion) und geben jeweils die Anzahl der Moleküle des Treibhausgases pro Million oder Milliarde Luftmoleküle in einer atmosphärischen Probe an. (Daten wurden in zusammengefasster und vereinfachter Form aus den Kapiteln 2 und 6 aus IPCC, 2007: Climate Change 2007- The Physical Science Basis übernommen.) (Quelle: IPCC 2007, FAQ 2.1, Fig. 1, S. 135).	66
Abbildung 6-2 Expertenworkshop	68
Abbildung 6-3 Vertiefungsworkshop Mobilität.....	70
Abbildung 7-1 Aufbau Maßnahmensteckbrief.....	73

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1 Bilanzierungsprinzipien; Quelle: (Difu, 2011)	20
Tabelle 3-2 Zugelassene Fahrzeuge nach Antriebsart Stadt Ingelheim am Rhein, Jahr 2013 (Landkreis Mainz-Bingen, 2014)	21
Tabelle 3-3 Modal-Split anderer Städte und Deutschland	23
Tabelle 3-4 Anzahl Fahrzeuge, Energie- und CO ₂ e-Emissionsbilanz nach Fahrzeugklasse	24
Tabelle 3-5 Anzahl Fahrzeuge, Energie- und CO ₂ e-Emissionsbilanz nach Antriebsart ...	27
Tabelle 3-6 Einflussgrößen und Annahmen für den Pendlerverkehr	29
Tabelle 3-7 Energie- und CO ₂ e-Emissionsbilanz Kommunalen Fuhrpark Stadt Ingelheim am Rhein	31
Tabelle 4-1 Analyse Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr	39
Tabelle 4-2 Analyse Handlungsfeld ÖPNV	41
Tabelle 4-3 Analyse Handlungsfeld Radverkehr	45
Tabelle 4-4 Analyse Handlungsfeld Intermodalität	48
Tabelle 4-5 Analyse Handlungsfeld Mobilität in der Stadtverwaltung	49
Tabelle 4-6 Analyse Handlungsfeld Mobilität in Unternehmen	50
Tabelle 4-7 Analyse Handlungsfeld Bewusstseinsbildung	51
Tabelle 5-1 Einsparung des Endenergieverbrauchs nach Antriebsarten	56
Tabelle 5-2 Einsparung der CO ₂ e-Emissionen nach Antriebsarten	57
Tabelle 6-1 Überblick durchgeführter Veranstaltungen	65
Tabelle 6-2 Ergebnisse Expertenworkshop nach Themenschwerpunkten	69
Tabelle 7-1 Zentrale Maßnahmenvorschläge	77
Tabelle 7-2 Maßnahmenliste	78
Tabelle 8-1 Maßnahmen und Indikatoren zur Erfolgskontrolle	193

Abkürzungsverzeichnis

a	Jahr
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMWI	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BRD	Bundesrepublik Deutschland
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CO ₂ e	Kohlenstoffdioxid-Äquivalent (carbon dioxide equivalent, nach ISO 14067-1 Pre-Draft)
DENA	Deutsche Energie-Agentur GmbH
DIN	Deutsches Institut für Normung
g	Gramm
Kfz	Kraftfahrzeug
kWh	Kilowattstunden
m ²	Quadratmeter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWh	Megawattstunden
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RLP	Rheinland-Pfalz
t	Tonne
THG	Treibhausgase

Zusammenfassung und Fazit

Etwas weniger als die Hälfte der stadtweiten CO₂e-Emissionsbilanz ist auf den Verkehr zurückzuführen. Er stellt somit eine signifikante Emissionsquelle dar. Das vorliegende Klimaschutzteilkonzept zur Klimafreundlichen Mobilität für die Stadt Ingelheim zeigt den Weg für die weitere Klimaschutzarbeit der Stadt Ingelheim im Bereich Verkehr auf. Dazu werden der Ist-Zustand (Jahr 2013) hinsichtlich des Energieverbrauchs, der CO₂e-Emissionen, der Potenziale sowie Szenarien für das Zieljahr 2022 aufgezeigt.

In Verbindung mit einer intensiven Beteiligung der relevanten Akteure in der Stadt Ingelheim in drei Fachworkshops, fünf Projektgruppentreffen und Präsentationen in politischen Gremien wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, der die wesentlichen Aufgaben und Aktivitäten beschreibt.

Der Endenergieverbrauch im Jahr 2013 im Verkehr lag bei rund 220.000 MWh_f/a, die damit verbundenen CO₂e-Emissionen betragen rund 82.300 t CO₂e/a (inklusive PKW-Einpendler). Die wesentlichen Antriebsarten sind benzin- (62 %) und diesel-betriebene (37 %) Fahrzeuge.

Die größten Potenziale im Bereich Verkehr, deren Aktivierung für eine zunehmende klimafreundliche Mobilität notwendig ist, liegen in der Förderung der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, wie dem ÖPNV, (Elektro-)Fahrrad oder zu Fuß gehen. Zur Erschließung dieses Potenzials spielt das Thema Intermodalität, das heißt eine Verknüpfung verschiedener möglichst umweltfreundlicher Verkehrsträger, eine bedeutsame Rolle. Somit könnten die Vorteile und Flexibilität verschiedener Verkehrsträger weiterhin genutzt werden, aber gleichzeitig die Effizienz und die Klimafreundlichkeit der Mobilität erhöht werden.

Folgende zehn Maßnahmenschwerpunkte wurden als die strategisch wichtigsten zur Förderung der klimafreundlichen Mobilität in Ingelheim identifiziert und sind im Kapitel 7 als Maßnahmensteckbriefe genauer dokumentiert:

- Maßnahme 1: Mobilitätspunkt Bahnhof
- Maßnahme 2: Optimierung und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
- Maßnahme 3: Angebote für Mitfahrer / Pendler in der Stadt Ingelheim entwickeln
- Maßnahme 4: Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung
- Maßnahme 5: Weiterentwicklung der Elektromobilität in Ingelheim
- Maßnahme 6: Alternative Mobilitätskonzepte im Bereich Kultur & Tourismus
- Maßnahme 7: Bewusstseinsbildung fördern
- Maßnahme 8: Förderung des Radverkehrs
- Maßnahme 9: Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen fördern
- Maßnahme 10: Förderung des Fußverkehrs

Im Controlling-Konzept ist beschrieben, wie zukünftig die Fortschritte hinsichtlich der Ziele und Wirksamkeit von Maßnahmen erreicht bzw. überprüft werden sollen.

Die gezielte und strukturierte Öffentlichkeitsarbeit ist ein wesentlicher Baustein. Im Klimaschutzteilkonzept werden dafür Zuständigkeiten, Zielgruppen und Kommunikationswege beschrieben.

1 Einführung

Eine rasche Senkung des Ausstoßes an klimaschädlichen Gasen ist angesichts der fortschreitenden Klimaerwärmung unverzichtbar. Ein Aktivitätenschwerpunkt muss im Bereich Verkehr liegen, der rund ein Viertel der gesamten Klimagas-Emissionen in Deutschland ausmacht und in den letzten Jahren unter allen Sektoren die geringsten Rückgänge zu verzeichnen hat.

Das Energiekonzept der Bundesregierung sieht vor, den Energieverbrauch im Verkehrssektor um 10 % bis zum Jahr 2020 und um 40 % bis zum Jahr 2050 zu senken, jeweils im Vergleich zu 2005 (BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie/ BMU (Bundesministerium für Umwelt, 2012)). Zur Erreichung der Klimaschutzziele plant die Bundesregierung ordnungsrechtliche Maßnahmen gemäß EU-Gesetzgebung, wie die Festsetzung von Emissionsnormen, technologische Weiterentwicklung im Hinblick auf die Antriebsstruktur von Fahrzeugen und dem Kraftstoffmix sowie eine Verlagerung des Verkehrs auf emissionsarme bzw. emissionsfreie Verkehrsträger.

Im Bereich Verkehr sind jedoch zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, die nicht auf Bundesebene umgesetzt werden können. Neben Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen sind alle staatlichen Ebenen, insbesondere auch Kommunen gefordert nachhaltige Aktivitäten vor allem zur Minderung des Verbrauchs an fossilen Energieträgern umzusetzen.

Ergänzung der Klimaschutzarbeit um ein Klimaschutzteilkonzept – Klimafreundliche Mobilität in der Stadt Ingelheim

Die Stadt Ingelheim beschäftigt sich seit vielen Jahren mit den Themenbereichen Energieeffizienz, Erneuerbare Energienutzung, Klimaschutz und klimafreundliche Stadtentwicklung. Seit dem Jahr 2009 wurde bereits ein Klimaschutzkonzept (ohne Förderung) und zwei Klimaschutzteilkonzepte zur „Integrierten Wärmenutzung“ und „Erschließung Erneuerbarer Energien Potenziale“ mit freundlicher und finanzieller Unterstützung durch das BMUB im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundes, erarbeitet. Die bisherige Klimaschutzinitiative der Stadt Ingelheim soll mit der Erstellung eines Konzeptes zur „klimafreundlichen Mobilität“ weiter konkretisiert werden.

1.1 Projektziel

Ziel des Projektes ist es für die Stadt Ingelheim ein Fahrplan für Aktivitäten die eine bedarfsgerechte und umweltfreundliche Mobilität für die Bevölkerung sichern, zu erstellen. Neben der Minderung der Treibhausgase sollen sowohl konkrete technische, organisatorische und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen entwickelt werden, die aufeinander abgestimmt und vor Ort konkret umsetzbar sind.

1.2 Projektbeschreibung

Basis der Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes bildet ein durch die Stadt Ingelheim und der Transferstelle Bingen (TSB) abgestimmtes Anforderungsprofil. Weiterhin werden die Anforderungen, die an eine Förderung des Projektes im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gestellt werden und in der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Klimaschutzinitiative“ vom 17. Oktober 2012 formuliert sind, insbesondere berücksichtigt.

Konzepterarbeitung Klimaschutzteilkonzept zur Klimafreundliche Mobilität



Abbildung 1-1 Arbeitspakete des Klimaschutzteilkonzeptes

Energie-/CO₂e-Bilanzierung

Die Erfassung der durch den Verkehr verursachten CO₂-Emissionen erfolgt nach der Einwohner- bzw. Verursacherbilanz unter Einbezug der motorisierten Verkehrsmittel im Personenverkehr (PKW, Krafträder, ÖPNV), Güterverkehr (LKW, Zugmaschinen) sowie landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge. Nicht Gegenstand der Bilanzierung ist der Durchgangsverkehr, da dieser durch kommunale Aktivitäten kaum beeinflussbar ist. Gänzlich ausgeschlossen von der Betrachtung ist auch der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und Wasser sowie der Flugverkehr.

Die erfassten CO₂-Emissionen werden als CO₂-Äquivalente (CO₂e) bilanziert. CO₂-Äquivalente (CO₂e) drücken die Summe aller klimarelevanten Schadgase (Treibhausgase) aus. Sie werden über Kennwerte pro Einheit verbrauchter Energie in Abhängigkeit der genutzten Antriebsmittel auf den tatsächlichen Energieverbrauch in der Stadt Ingelheim umgerechnet. Die CO₂e-Emissionen werden über den Lebenszyklus des Energieträgers betrachtet. So werden zum Beispiel für die Bereitstellung des Energieträgers Erdgas Methanemissionen bei der Förderung des Erdgases (Methan ist ungefähr 40-mal

klimaschädlicher als CO₂, daher geht es pro Einheit als etwa 40 CO₂-Äquivalente in die Berechnung ein) eingerechnet (GEMIS, 2013).

Potenzialanalyse

In der Potenzialanalyse werden verschiedene Sektoren der Mobilität betrachtet: Individualverkehr (Pendler-, Versorgungs- und Freizeitfahrten), ÖPNV, gewerblicher Verkehr, Logistik.

Für diese Sektoren werden kurz-, mittel- und langfristige Emissionsminderungspotenziale erarbeitet - durch Änderung von Infrastruktur, Änderung des Mobilitätsverhaltens, neue Antriebsmöglichkeiten: Effizienzsteigerung und Nutzung Erneuerbarer Energien.

Aus den Untersuchungen wird ein quantitatives CO₂-Minderungsziel abgeleitet werden, das im Zusammenhang mit dem Gesamt-Ziel des Klimaschutzkonzeptes zu diskutieren ist.

Akteursbeteiligung

Im Rahmen der Konzepterstellung werden relevante Akteure identifiziert und frühzeitig in den Prozess der Konzepterstellung eingebunden, umso eine Grundlage für ein umfassendes und interdisziplinäres Klimaschutznetzwerk zu schaffen. Hierzu finden sowohl Workshops als auch Gespräche mit den lokalen Akteuren in der Stadt Ingelheim statt. Die Akteursbeteiligung erfolgt modulübergreifend, wodurch eine passgenaue Ausrichtung des Konzeptes an regionalspezifischen Anforderungen gewährleistet ist. Begleitend wird der Prozess der Konzepterstellung von einem zentralen Lenkungsgremien: der Projektgruppe.

Maßnahmenkatalog

Aus den Erkenntnissen der Workshops, Einzelgespräche und der Grundlagenermittlung aus Bilanzen und Potenzialanalysen wird ein sogenannter Maßnahmenkatalog erstellt. Darin werden die nächsten Schritte und Maßnahmen, in Form eines Bündels an Maßnahmensteckbriefen beschrieben, die für eine klimafreundliche Mobilität in der Stadt Ingelheim sinnvoll sind. Diese sind individuell auf die Stadt angepasst, wodurch eine größtmögliche Wirkung erzielt wird. Die Maßnahmen werden gegeneinander bewertet und zeitlich eingeordnet, sodass im Ergebnis ein Umsetzungsfahrplan in Form einer Prioritätenliste vorliegt.

Controlling

Das Controlling-Konzept besteht im Wesentlichen aus zwei Elementen:

1. Aus der Bilanz abgeleitete Indikatoren für die quantitative und / oder qualitative Bewertung bei der Umsetzung des Konzepts oder von Einzelmaßnahmen anwen-

den sowie vereinfachte Fortschreibung der Bilanz anhand von Schlüsselparametern.

2. Aufzeigen von organisatorischen Strukturen zur kontinuierlichen Diskussion und Berichterstattung in der Verwaltung, den internen Arbeitsgruppen und den Gremien.

Konzept Öffentlichkeitsarbeit

Um eine nachhaltige und bürgernahe Wirkung des Beteiligungsprozesses zu steigern und die im Konzept festgelegten Aktivitäten und Maßnahmen der Bevölkerung bekannt zu machen, werden praktische Vorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit für die Phase der Konzeptumsetzung erarbeitet.

Wesentliche Klimaschutzeffekte können nur durch Mitarbeit, Akzeptanz sowie Investitionen Dritter erreicht werden. Hierfür müssen Bürger von Beginn an informiert und zur Umsetzung der im Konzept erarbeiteten Maßnahmen überzeugt werden, um bspw. Behinderungsängste zu Formen neuer Mobilität abzubauen und erlebbar zu machen.

2 Räumlich-Strukturelle Rahmenbedingungen

Ingelheim am Rhein ist eine verbandsfreie Kreisstadt des Landkreises Mainz-Bingen. Die Gemarkungsfläche umfasst 4.987 ha. Die Stadt beherbergt unter anderem die Kreisverwaltung des Landkreises Mainz-Bingen und ist damit ein zentraler Mittelpunkt der Region (Mittelzentrum). In der Stadt leben heute ca. 24.500 Einwohner.

2.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Ende des Jahres 2013 zählte die Stadt Ingelheim 24.283 Einwohner. Bei der Altersstruktur stellen die 35 bis 50 Jährigen mit 23 %, dicht gefolgt von der Altersgruppe der 50-65 Jährigen mit etwa 22 % die größten Gruppen dar. Die Gruppen der unter 20 Jährigen addieren sich zu insgesamt 19 % und die Gruppen der über 65 Jährigen zu 20 % (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2013).

Nach den Berechnungen des Statistischen Landesamtes werden sich die Verhältnisse durch den demografischen Wandel bis zum Jahr 2020 und darüber hinaus ändern. Die Bevölkerungsvorausberechnung des Landes Rheinland-Pfalz geht für die Stadt Ingelheim von einem insgesamt geringfügigen Bevölkerungswachstum aus. Die Tendenz der Alterung wird sich fortsetzen. Demnach sinkt der Bevölkerungsanteil der unter 20 Jährigen. Der Bevölkerungsanteil der 20 bis 65 Jährigen nimmt leicht ab und der Anteil der über 65 Jährigen steigt an (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2012). Die Einwohnerdichte in Ingelheim liegt bei 492 Einwohnern je km². Der Wanderungssaldo ist in Ingelheim positiv. Die nachstehende Abbildung 2-1 zeigt die Bevölkerungsvorausberechnung für Ingelheim nach (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2012).

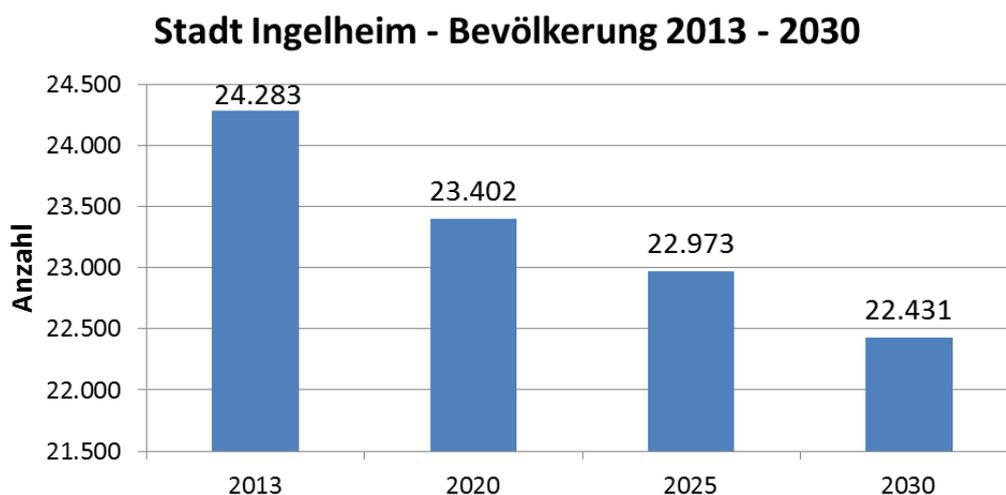


Abbildung 2-1 Bevölkerung 2013-2030

2.2 Siedlungsstruktur und -entwicklung in Stadt und Region

Die Entwicklung der Siedlungsstruktur wirkt sich maßgeblich auf die zukünftige Mobilität in der Stadt Ingelheim und Region aus. Einerseits steht die Wegelänge mit der Sied-

lungsstruktur in engen Zusammenhang und zum anderen wirkt sich die Erreichbarkeit der täglichen Ziele auf die Verkehrsmittelwahl aus. Der Regionalplan der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe aus dem Jahr 2004 bildet den Rahmen der zukünftigen Siedlungsentwicklung der Region. Im Regionalplan wird die Stadt Ingelheim als Mittelzentrum ausgewiesen. Als Grundsätze sind im Regionalplan flächensparendes Bauen sowie Funktionsmischung festgeschrieben. Im Bereich der Siedlungsentwicklung sind die Ziele schwerpunktmäßig Innenentwicklung vor Außenentwicklung.

Die Stadt Ingelheim hat nach einer umfangreichen Bürgermitarbeit im Jahr 2013 ein Leitbild 2022 als Orientierungsrahmen verabschiedet und veröffentlicht und ist eine Fortschreibung des Stadtleitbildes 2012. Im Leitbild sind zuvor beschriebene Grundsätze und weitere übergeordnete Ziele sektoraler Planungen (u.a. zu Wohnen, Bauen, Energie sowie Mobilität und Verkehr) gebündelt.

In den letzten und nächsten Jahren steht im Sinne einer städtebaulichen Neuordnung die Entwicklung eines urbanen Stadtzentrums im Vordergrund. Durch den Zusammenschluss der Siedlungen Ober-Ingelheim, Nieder-Ingelheim mit Frei Weinheim und Sporckenheim gibt es kein historisch gewachsenes, funktional eindeutig erkennbares sowie klar abgrenzbares Stadtzentrum in Ingelheim. Im Zuge des Stadtentwicklungsprojektes wurden in den vergangenen Jahren u.a. verschiedene Gutachten und Machbarkeitsstudien zu verkehrlichen Konsequenzen der städtischen Umbaumaßnahmen erarbeitet.

2.3 Gewerbe

Ingelheim ist heute vor allem ein wirtschaftlicher und touristischer Anlaufpunkt in der Region. Dies ist ein ausschlaggebender Punkt für die Wanderungsströme in der Region. Die Wirtschaftsstruktur der Stadt Ingelheim am Rhein profitiert von der guten Lage zur Wirtschaftsregion „Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main“. Sie ist durch einen Branchenmix mit Schwerpunkten in Dienstleistungen, Produzierendes Gewerbe sowie Handel/Verkehr und Gastgewerbe geprägt. Seit 1885 beherbergt die Stadt Ingelheim das pharmazeutische Unternehmen Boehringer Ingelheim. Mit mehr als 40.000 Mitarbeitern in 143 Gesellschaften auf allen Kontinenten erforscht, entwickelt, produziert und vermarktet das Unternehmen Arzneimittel für Menschen und Tiere in aller Welt. Boehringer Ingelheim zählt international zu den forschungsintensivsten Unternehmen und nimmt weltweit einen bedeutenden Platz ein. Am Standort Ingelheim sind derzeit mehr als 6.000 Mitarbeiter beschäftigt.

Neben dem Unternehmen Boehringer Ingelheim sind in Ingelheim weitere bedeutende Firmen angesiedelt. So u.a. das Institut für Laboruntersuchungen, die OMNIMAGO GmbH für Film- und Fernsehbearbeitung, das Bauunternehmen Karl Gemünden, HZ-Profile für Kunststoffverarbeitung, die Midas Pharma GmbH, die Vereinigten Großmärkte für Obst und Gemüse (VOG) oder die Wetter- und Klimaberatungsgesellschaft Weathernews Deutschland GmbH.

Darüber hinaus bestehen eine Vielzahl mittlerer und kleinerer Gewerbe- und Handelsbetriebe, die sich überwiegend in der Interessengemeinschaft "Ingelheim aktiv e.V." zusammengeschlossen haben.

Aus dieser Struktur der Arbeitsplätze innerhalb Ingelheims ergibt sich eine starke Verzahnung mit den benachbarten Kommunen. Die Zahl der Berufspendler belegt diese Verknüpfung die nachstehend beschrieben wird.

2.4 Pendlerbeziehungen

In der Stadt Ingelheim sind rund 9.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Erstwohnsitz gemeldet⁵ (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2013). Ingelheim zeigt sich als deutlicher Arbeitsplatzschwerpunkt mit starken Pendlerströmen aus den umliegenden Kommunen.

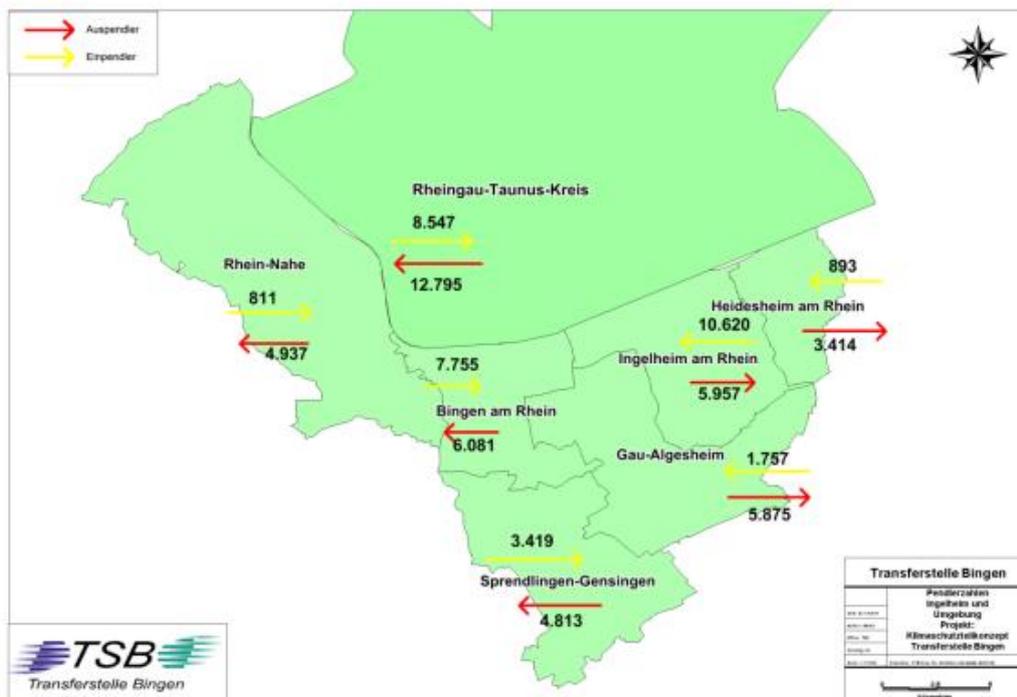


Abbildung 2-2 Pendlerbeziehung Stadt Ingelheim und benachbarte Kommunen

Quellen: (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2014) und (Hessisches Statistisches Landesamt, 2014)

2.5 Fahrzeuge

Der Kraftfahrzeugbestand in der Stadt Ingelheim stieg im Zeitraum von 2008 bis 2013 um rund 5 % an und lag Anfang des Jahres 2014 bei rund 19.200 Fahrzeugen (vgl. Abbildung 2-3). Der Anteil an Pkw liegt bei 85 % und macht den überwiegenden Teil des

Kfz-Bestandes aus. Im Vergleich zur deutschlandweiten Entwicklung (Anstieg um 7 %⁶) fällt der Anstieg des Fahrzeugbestandes in Ingelheim weniger stark aus. Auf die Bevölkerungsentwicklung bezogen ist der Fahrzeugbestand im genannten Zeitraum stärker gestiegen. Die Pkw-Dichte in der Stadt Ingelheim liegt bei 667 Pkw pro 1.000 Einwohner.

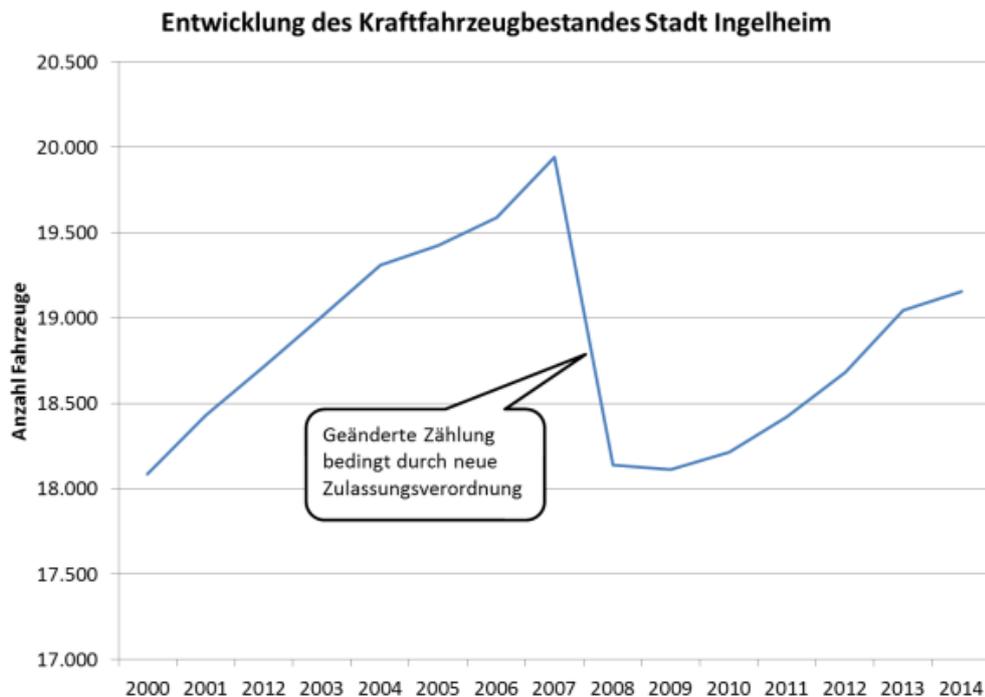


Abbildung 2-3 Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in der Stadt Ingelheim

⁶ Statistisches Bundesamt. Fahrzeugbestand. Abrufbar unter:
<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/UnternehmenInfrastrukturFahrzeugbestand/Tabellen/Fahrzeugbestand.html> (abgerufen am 12.06.2014)

3 Energie- und CO₂e-Bilanzierung

Im nachfolgenden Kapitel werden die durch den Verkehr in der Stadt Ingelheim entstehenden CO₂-äquivalent-Emissionen (internationale Schreibweise: „CO₂e“) abgeschätzt.

3.1 Methodik

Die Ermittlung der CO₂e-Emissionen erfolgt in der Regel aufgrund zweier unterschiedlicher Bilanzierungsprinzipien, die in der nachstehenden Tabelle 3-1 erläutert sind (Difu, 2011).

Tabelle 3-1 Bilanzierungsprinzipien; Quelle: (Difu, 2011)

Endenergiebasierte Territorialbilanz	Verursacherbilanz
<p>Bei der Territorialbilanz werden der gesamte <u>innerhalb</u> eines Territoriums anfallende Energieverbrauch sowie die dadurch entstehenden CO₂e-Emissionen berücksichtigt. Hierbei werden alle Emissionen lokaler Kraftwerke und des Verkehrs, der in oder durch ein zu bilanzierendes Gebiet führt, einbezogen und dem Bilanzgebiet zugeschlagen. Emissionen, die bei der Erzeugung oder Aufbereitung eines Energieträgers (z. B. Strom) außerhalb des betrachteten Territoriums entstehen, fließen nicht in die Emissionsbilanz mit ein.</p>	<p>Die Verursacherbilanz berücksichtigt alle Emissionen, die <u>durch</u> die im betrachteten Gebiet lebende Bevölkerung verursacht sind, aber nicht zwingend auch innerhalb dieses Gebietes anfallen. Bilanziert werden alle Emissionen, die auf das Konto der verursachenden Bevölkerung gehen; also zum Beispiel auch Emissionen und Energieverbräuche die durch Pendeln, Hotelaufenthalte u. ä. außerhalb des Territoriums entstehen.</p>

Im vorliegenden Klimaschutzteilkonzept wurde eine Kombination aus Territorial- und Verursacherbilanz gewählt.

Die lokale Bevölkerung bzw. der lokale Kfz-Bestand wird mit kommunenspezifischen und/oder nationalen Kennziffern zum Mobilitätsverhalten bzw. der Fahrzeugnutzung (Verkehrsleistung pro Einwohner bzw. Fahrleistung pro PKW) verknüpft. Im Güterverkehr erfolgt die Bilanzierung insbesondere über nationale Kennzahlen sowie über den LKW-Bestand. Der ÖPNV (Stadtbusverkehr) wird über kommunenspezifische Kennwerte bilanziert. Des Weiteren werden die CO₂e-Emissionen im Stadtgebiet Ingelheim, die durch den PKW-Pendlerverkehr (Ein- und Auspendler) verursacht werden, bilanziert. Durchgangsverkehre (Autobahn, Schiffs- und Bahnverkehr) werden nicht bilanziert, da hier die kommunalen Handlungsmöglichkeiten sehr begrenzt sind. Die von Einwohnern der Stadt Ingelheim außerhalb der Gemarkungsgrenze verursachten CO₂e-Emissionen werden ebenfalls nicht bilanziert.

3.2 Ermittlung von Verkehrsdaten

Als Grundlage für die Energie- und CO₂e-Bilanz wurden die verfügbaren ortsspezifischen Verkehrsdaten für die verschiedenen Verkehrsmittel ermittelt. Als aktuelle Verkehrsdaten stehen für die Stadt Ingelheim die Anzahl zugelassener Fahrzeuge (vgl. Kapitel 3.2.1), die Zahl berufsbedingter Ein- und Auspendler (vgl. Kapitel 2.4) sowie die Verkehrsmengen auf den klassifizierten Straßen (vgl. Kapitel 3.2.2) rund um die Stadt Ingelheim zur Verfügung. Des Weiteren gibt die Haushaltsbefragung (vgl. Kapitel 3.2.3) Aufschluss über wichtige Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens, aus denen sich Erkenntnisse für die Stadt Ingelheim ableiten lassen.

3.2.1 Zugelassene Fahrzeuge

In nachstehender Tabelle 3-2 sind die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge im Jahr 2013 in der Stadt Ingelheim nach Antriebsart dargestellt.

Tabelle 3-2 Zugelassene Fahrzeuge nach Antriebsart Stadt Ingelheim am Rhein, Jahr 2013 (Landkreis Mainz-Bingen, 2014)

2013	PKW	Kraft- räder	LKW und Zugma- schinen	Landw. Zugma- schinen	Sonder- fahrzeuge	ÖPNV
Benzin	10.295	1.401	51	21	10	
Diesel	5.697	4	694	641	63	5
CNG	12					
Elektro	11	6	13			
Benzin/ LPG/CNG	182		4	1	1	
Hybrid Ben- zin	41					
Hybrid Diesel	4					
Summe	16.242	1.411	762	663	74	5

Entsprechend der Zulassungsstatistik sind in der Stadt Ingelheim ca. 19.200 Fahrzeuge zugelassen. Davon stellen PKW mit rund 85 % den größten Anteil der zugelassenen Fahrzeuge dar. Von den übrigen Fahrzeugen haben Krafträder mit 7 % noch einen bedeutenden Anteil, gefolgt von landwirtschaftlichen Zugmaschinen mit 3,5 %. LKW zwischen 7,5 t und 12 t belaufen sich auf 2,5 % und LKW zwischen 3,5 t und 7,5 t belaufen sich auf 1,3 % der in Ingelheim zugelassenen Kfz. Die restlichen Anteile entfallen auf Sonderfahrzeuge (0,4 %) und Zugmaschinen (0,1 %).

Für die Stadt Ingelheim ergibt sich eine Pkw-Dichte von 667 Pkw pro 1.000 Einwohner. Zum Vergleich liegt die Pkw-Dichte im Jahr 2013 in:

- Landkreis Mainz-Bingen 620 Pkw pro 1.000 Einwohner⁴
- Rheinland-Pfalz 581 Pkw pro 1.000 Einwohner⁴
- Deutschland 538 Pkw pro 1.000 Einwohner⁵

Der Pkw-Anteil pro 1.000 Einwohnern liegt in der Stadt Ingelheim damit in etwa im Durchschnitt der Region und höher als im bundesdeutschen Mittel. Mehr als die Hälfte der gesamten Bevölkerung steht somit ein Auto zur Verfügung. Zur Entwicklung der Kfz-Bestände über die Zeit (vgl. Kapitel 2.5.).

3.2.2 Verkehrsmengen

Ein Überblick über die Verkehrsnachfrage des motorisierten Individual- und Güterverkehrs liegt aus Bundesverkehrszählungen vor. Diese werden vom Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz an definierten Zählstellen an Bundesautobahnen, Landes- und Kreisstraßen des Landkreises Mainz-Bingen durchgeführt. Eine detaillierte Darstellung bedeutender Verkehrsmengen im Stadtgebiet von Ingelheim ist dem Kapitel 4.1 zu entnehmen.

3.2.3 Mobilitätsverhalten Haushalte

Im Jahr 2013 wurden eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten Ingelheimer Bürger vom Planungsbüro R+T durchgeführt. Einige zentrale Kenngrößen zum Mobilitätsverhalten der Ingelheimer Bürgerinnen und Bürger sind in der nachstehenden Abbildung 3-1 und Abbildung 3-2 dargestellt. Die Kenntnisse aus der Haushaltsbefragung dienen im Rahmen dieses Konzeptes als Grundlage für das Aufzeigen möglicher Potenziale für eine klimafreundliche Mobilität, insbesondere in der Vermeidung und Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV). Aus der Abbildung 3-1 geht hervor, dass der Anteil des Nicht-Motorisierten Individualverkehrs an den durchgeführten Wegen mit insgesamt 37 % hoch ist (davon 21 % Radverkehr, 16 % Fußverkehr), im Vergleich mit anderen Städten (nahezu vergleichbarer Größenordnung) in Deutschland. Dies verdeutlicht die nachstehende Tabelle 3-3. Der Begriff „Modal-Split“ bezeichnet die prozentuale Verteilung der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

⁴ Internetseite des Statistischen Landesamt-Rheinland-Pfalz: Regionaldaten. Abrufbar unter: <http://www.statistik.rlp.de/regionaldaten/> (abgerufen am 23.06.2014).

⁵ Statistisches Bundesamt: Statistisches Jahrbuch 2013. Kapitel 25 Transport und Verkehr. Abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/StatistischesJahrbuch/TransportVerkehr.pdf?__blob=publicationFile (abgerufen am 23.06.2014).

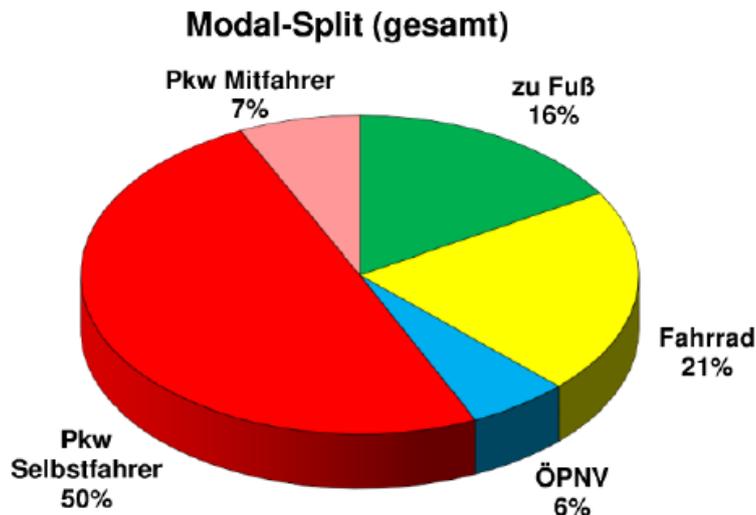


Abbildung 3-1 Modal-Split im Gesamtverkehr – Haushaltsbefragung 2013 (R+T Verkehrsplanung, 2013)

Die hohen Anteile lassen sich womöglich mit der Siedlungsstruktur mit Boehringer Ingelheim als großen Arbeitgeber in fuß- und radläufiger Entfernung von Wohnquartieren erklären.

Tabelle 3-3 Modal-Split anderer Städte und Deutschland

	MIV	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß
Lemgo ¹ (41.000 EW)	56%	9%	17%	18%
Bünde ¹ (44.000 EW)	70%	5%	15%	11%
Kamen ¹ (44.000 EW)	62%	9%	13%	16%
Mainz ²	42%	21%	10%	28%
BRD ²	58%	9%	10%	23%

¹Planersocietät: Stadt Herten. Model-Split Untersuchung 2013

²Umweltbundesamt: Daten zum Verkehr. Ausgabe 2012

Aus der Abbildung 3-2 geht hervor, dass der nicht motorisierte Individualverkehr insbesondere beim Zurücklegen von Wegen innerhalb des Stadtgebietes eine hohe Bedeutung hat. Im Quell- und Zielverkehr dominiert mit Abstand der PKW-Verkehr sowie in gewissen Anteilen der ÖPNV.

Insgesamt sind die geringen Anteile des ÖPNV insbesondere im Binnenverkehr auffällig.

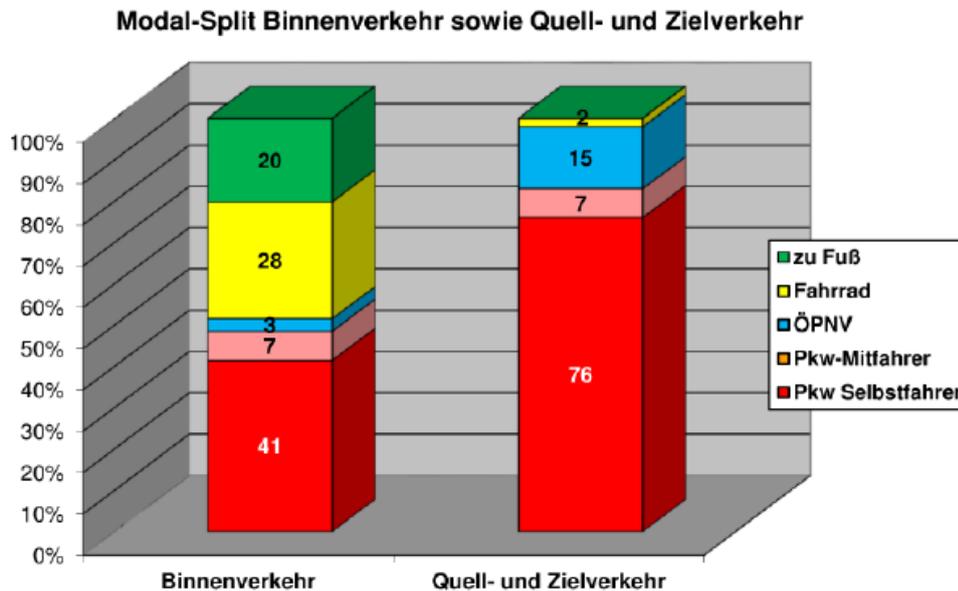


Abbildung 3-2 Modal-Split im Binnenverkehr sowie Quell- und Zielverkehr – Haushaltsbefragung 2013 (R+T Verkehrsplanung, 2013)

3.3 Ergebnisse Energie- und CO₂e-Bilanz

In nachfolgender Tabelle 3-4 sind der Endenergieverbrauch und die durch den Betrieb der in der Stadt Ingelheim zugelassenen Fahrzeuge verursachten CO₂e-Emissionen entsprechend der verschiedenen Fahrzeugarten aufgliedert.

Der Endenergieverbrauch der rund 19.200 Fahrzeuge beträgt ca. 220.000 MWh_f/a, wodurch energieverbrauchsbedingte CO₂e-Emissionen in Höhe von ca. 72.600 t/a verursacht werden.

Tabelle 3-4 Anzahl Fahrzeuge, Energie- und CO₂e-Emissionsbilanz nach Fahrzeugklasse

Kfz-Art	Anzahl Kfz	Endenergieverbrauch in MWh_f/a	CO₂e-Emission in t CO₂e/a
PKW	16.242	128.000	46.000
Krafträder	1.411	2.600	1.000
LKW zw. 3,5 t und 7,5 t	252	8.400	2.300
LKW bis 12 t	488	46.700	12.900
Zugmaschinen	22	8.400	3.000
Landwirtschaftliche Zugmaschinen	663	24.300	6.700
Sonderfahrzeuge	74	1.500	500
ÖPNV	5	80	200
Summe	19.157	220.000	72.600

Der PKW-Betrieb ist mit rund 58 % für den Großteil des verkehrsbedingten Energieverbrauchs verantwortlich, mit einigem Abstand gefolgt von LKW bis 12 t mit ca. 21 % und landwirtschaftliche Zugmaschinen mit 11 %. LKW zwischen 3,5 und 7,5 t als auch Zugmaschinen kommen jeweils auf einen Anteil von 3,8 % des Endenergieverbrauchs. Während Krafträder rund 7 % der zugelassenen Fahrzeuge ausmachen, beträgt ihr Anteil am Endenergieverbrauch nur 1 %. Auf Sonderfahrzeuge entfallen noch 0,7 % und auf den ÖPNV weniger als 0,1 % des verkehrsbedingten Energieverbrauchs (vgl. Abbildung 3-3).

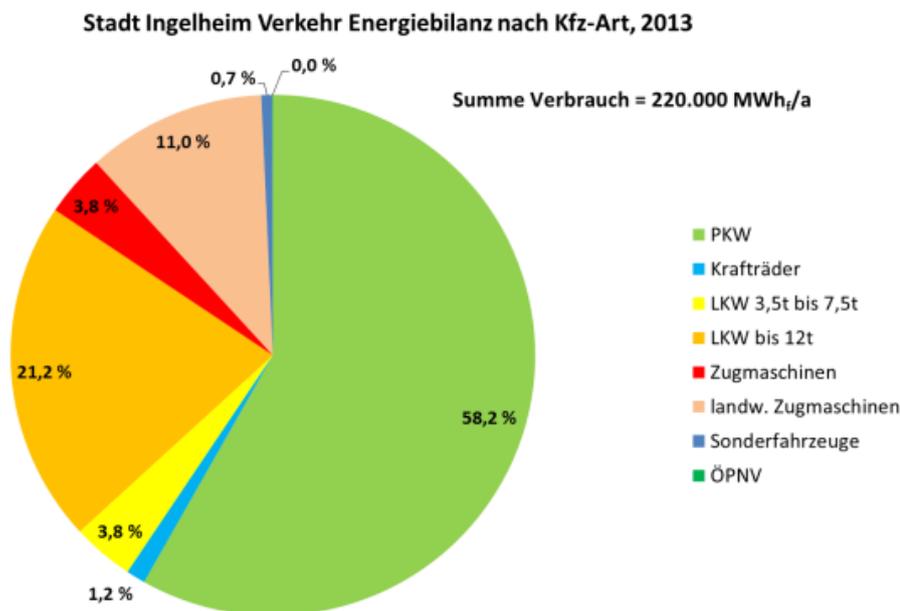


Abbildung 3-3 Verteilung Endenergieverbrauch nach Fahrzeugklassen

Analog zum Endenergieverbrauch verursacht der PKW-Verkehr in Ingelheim auch den größten Teil der verkehrsbedingten CO₂e-Emissionen mit rund 63 %. Der Anteil der mit dem Betrieb der LKW bis 12 t verbundenen CO₂e-Emissionen beträgt rund 18 %. Die landwirtschaftlichen Zugmaschinen haben einen Anteil von 9 %. Auf die Zugmaschinen entfallen rund 4 %, gefolgt von den LKW zwischen 3,5 und 7,5 t mit rund 3 %. Der Anteil der Sonderfahrzeuge an den CO₂e-Emissionen in Ingelheim beträgt noch 0,6 %, der Anteil des ÖPNV 0,3 %.

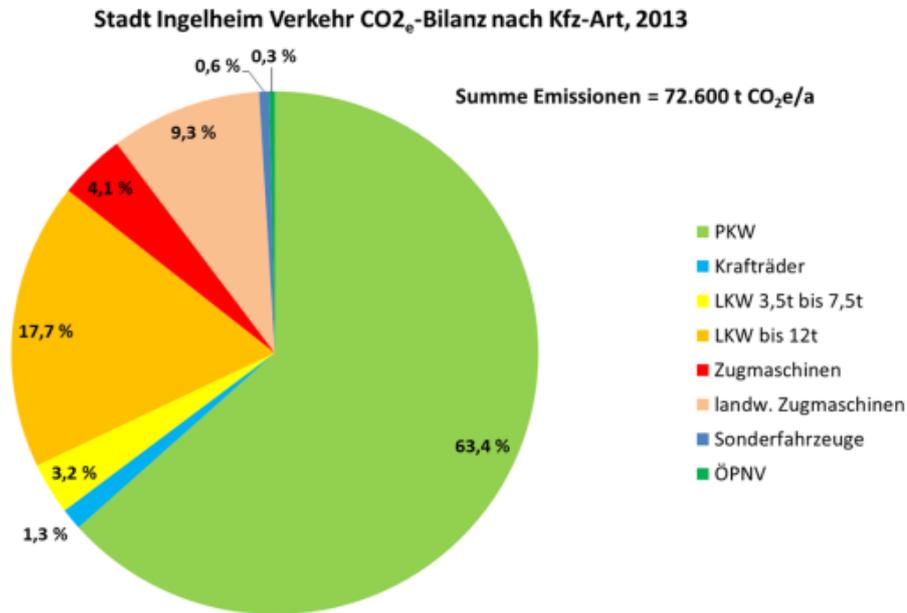


Abbildung 3-4 Verteilung CO₂e-Emissionen nach Fahrzeugklassen

In der nachstehenden Abbildung 3-5 ist die Verteilung der CO₂e-Emissionen nach Verkehrsarten zusammenfassend dargestellt.

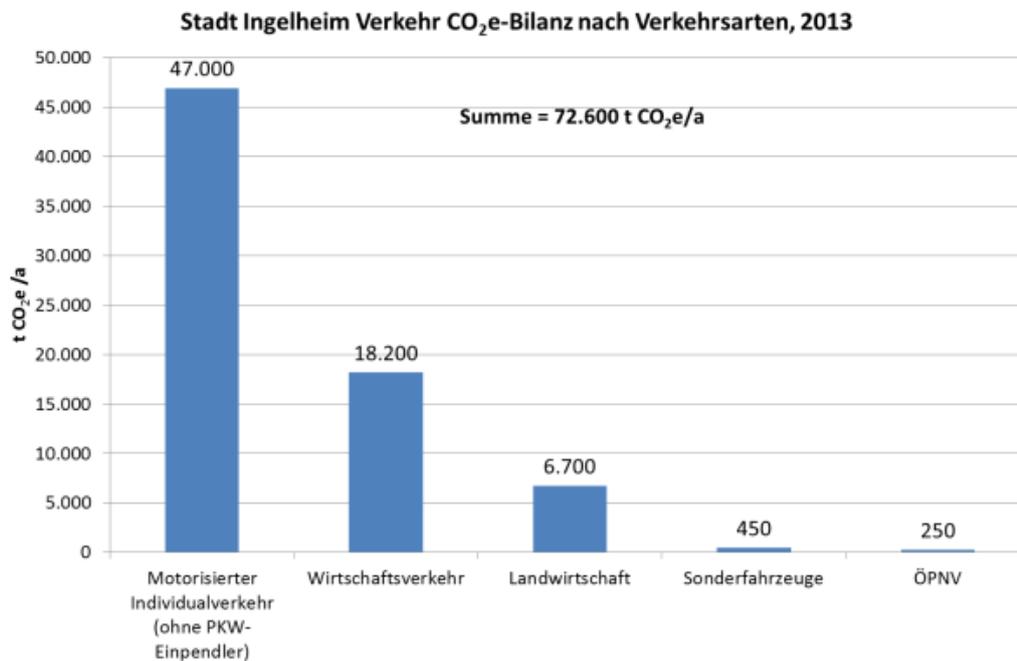


Abbildung 3-5 Verteilung CO₂e-Emissionen nach Verkehrsarten

Die Art der Antriebe und deren Häufigkeit wird in nachfolgender Tabelle 3-5 ersichtlich, ebenso wie der Endenergieverbrauch und die CO₂e-Emissionen entsprechend der Antriebsart.

Tabelle 3-5 Anzahl Fahrzeuge, Energie- und CO₂e-Emissionsbilanz nach Antriebsart

Antriebsart	Anzahl Kfz	Endenergie- verbrauch in MWh _f /a	CO ₂ e-Emissionen in t CO ₂ e/a
Benzin	11.778	76.800	27.800
Diesel	7.104	140.800	44.100
Erdgas	12	100	30
Elektro	30	20	10
Benzin/LPG/CNG	188	2.000	600
Elektro/Benzin	41	200	80
Elektro/Diesel	4	20	10
Summe (gerundet)	19.157	220.000	72.600

Den größten Fahrzeuganteil nehmen die mit Benzin betriebenen Fahrzeuge mit 62 % ein, gefolgt von Fahrzeugen mit Dieselantrieb (37 %). Alternative Antriebsvarianten machen in der Stadt Ingelheim nur rund 1 % aus. Am häufigsten kommt der Benzin/LPG-Hybridantrieb vor. Die restlichen Fahrzeuge nutzen einen Benzin/Elektro-Hybridantrieb oder Erdgas als Kraftstoff (vgl. Abbildung 3-6).

Stadt Ingelheim Verkehr Anzahl KFZ nach Antriebsart, 2013

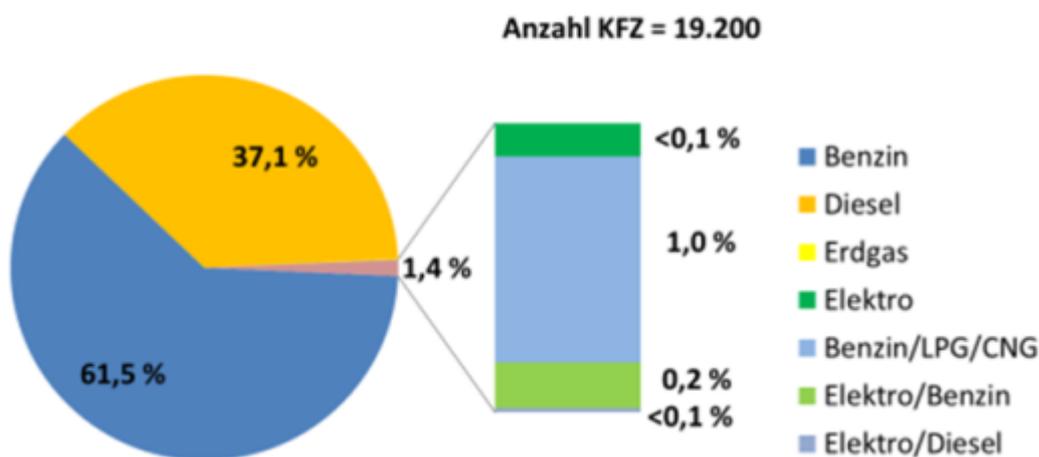


Abbildung 3-6 Verteilung der Kfz-Antriebsarten in der Stadt Ingelheim

Gegenüber der deutlich geringeren Anzahl der Dieselfahrzeuge als Benzinfahrzeuge in der Stadt Ingelheim haben die Dieselfahrzeuge einen wesentlich größeren Anteil am Endenergieverbrauch als die Fahrzeuge mit Ottomotor, da es sich hierbei zu einem großen Teil um Fahrzeuge mit hohem Kraftstoffverbrauch handelt (LKW, Zugmaschinen,

Landwirtschaftsfahrzeuge u.Ä.). So hat der Betrieb der Dieselfahrzeuge einen Anteil von gut 64 % am verkehrsbedingten Energieverbrauch, während den benzinbetriebenen Fahrzeugen nur rund 35 % zuzuschreiben sind. Auf andere Antriebsarten entfällt lediglich ein Anteil von insgesamt ca. 1 % des Endenergieverbrauchs (vgl. Abbildung 3-7).

Stadt Ingelheim Verkehr Energiebilanz nach Antriebsart, 2013

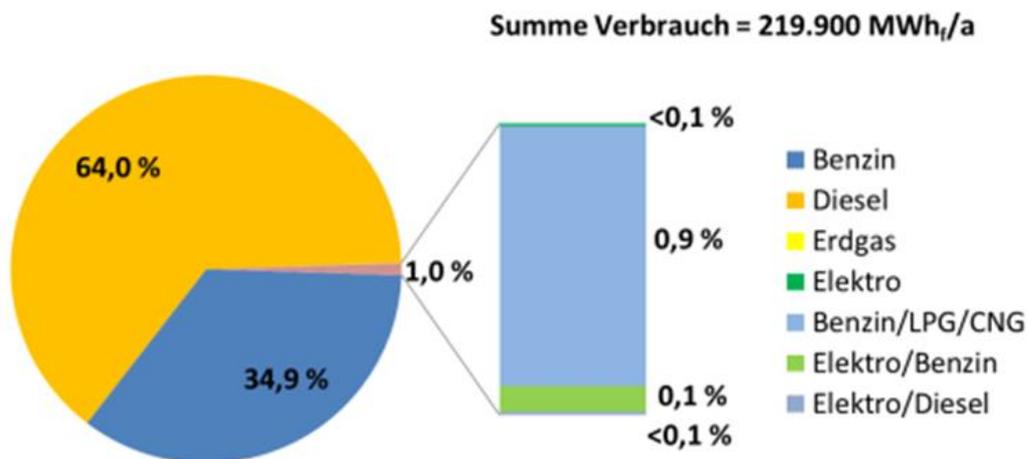


Abbildung 3-7 Verteilung Endenergieverbrauch nach Antriebsart

Auch bei der Verteilung der verkehrsbedingten CO₂e-Emissionen hat Dieselmotorkraftstoff mit fast 61 % den größten Anteil. Auf den Benzinverbrauch entfällt ein Anteil von knapp 38 %. Alternative Antriebe machen insgesamt rund 1 % aus (vgl. Abbildung 3-8).

Stadt Ingelheim Verkehr CO₂e-Bilanz nach Antriebsart, 2013

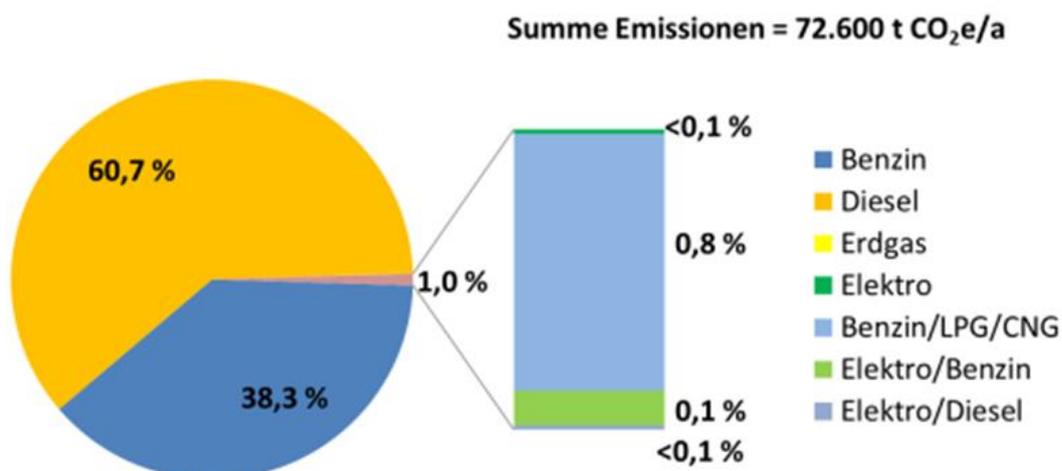


Abbildung 3-8 Verteilung CO₂e-Emissionen nach Antriebsart

3.3.1 Energie- und CO₂e-Emissionsbilanz PKW-Pendlerverkehr

Eine Übersicht der Annahmen für die Ermittlung der CO₂e-Emissionen durch Ein- und Auspendler ist der nachfolgenden Tabelle 3-6 zu entnehmen. Da keine Informationen zur Verkehrsmittelwahl und Antriebsarten aus den Angaben der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hervorgeht, wurde für die Betrachtung ausschließlich der PKW Verkehr berücksichtigt und ein anteiliges Verhältnis der Antriebsarten Benzin/Diesel angenommen.

Im Hinblick auf die Entwicklung von Maßnahmen im Bereich des Pendlerverkehrs ist ein Ergebnis der Maßnahmenentwicklung, die Durchführung einer Befragung von Pendlern zum Mobilitätsverhalten.

Tabelle 3-6 Einflussgrößen und Annahmen für den Pendlerverkehr

Einflussgröße		Einheit	Einpendler	Auspendler
Anzahl¹		Personen	10.620	5.957
Mobilität		Wege/d	2	2
Frequenz		Wege/a	220	220
Verkehrsaufkommen		Wege/a	4.672.800	2.621.080
Modal Split²	PKW	%	83	83
	ÖPNV	%	15	15
	Rad	%	2	2
	zu Fuß	%	0	0
Wegelänge	PKW	km	6	6
	ÖPNV	km	6	6
	Rad	km	6	6
	zu Fuß	km	6	6

¹Statistisches Landesamt Rheinland Pfalz: Pendlerstatistik Stadt Ingelheim am Rhein. Jahr 2012

²aus Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Ingelheim Bürger 2013. R+T Ingenieure für Verkehrsplanung

Der verkehrsbedingte Endenergieverbrauch der durch den PKW-Pendlerverkehr verursacht wird liegt bei rund 41.800 MWh_f/a (vgl. Abbildung 3-9). Der Anteil des Endenergieverbrauchs verursacht durch den PKW-Pendlerverkehr am gesamten Endenergieverbrauch des PKW-Verkehrs in Ingelheim beträgt ca. 21 %.

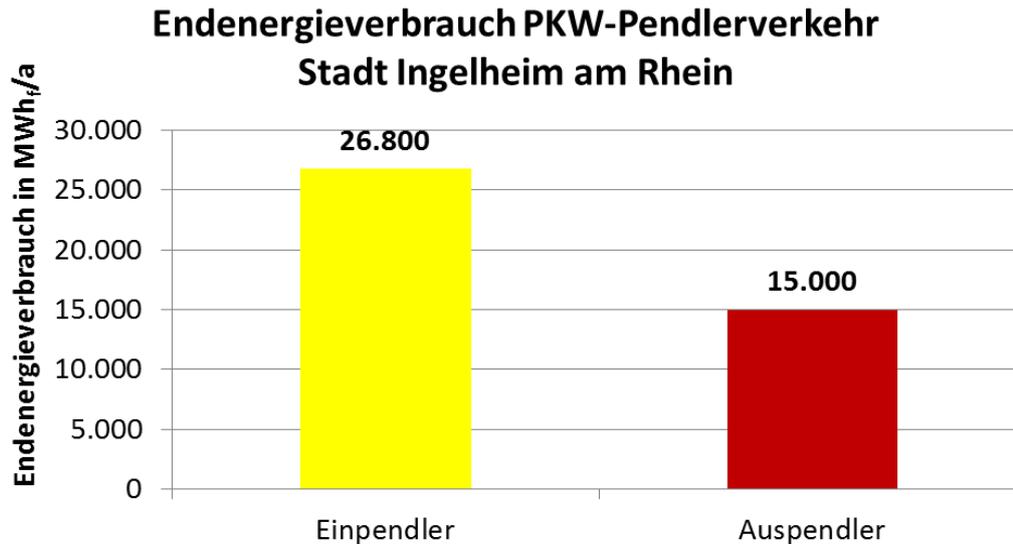


Abbildung 3-9 CO₂e-Emissionen PKW-Pendlerverkehr Stadt Ingelheim am Rhein

Hinsichtlich der oben dargestellten Einflussgrößen und getroffenen Annahmen ergibt sich ein Gesamtausstoß an CO₂e verursacht durch den PKW-Pendlerverkehr von rund 15.100 t CO₂e/a (vgl. Abbildung 3-10). Der Anteil des PKW-Pendlerverkehrs an den durch den PKW-Verkehr verursachten Gesamtemissionen beläuft sich auf rund 20 %.

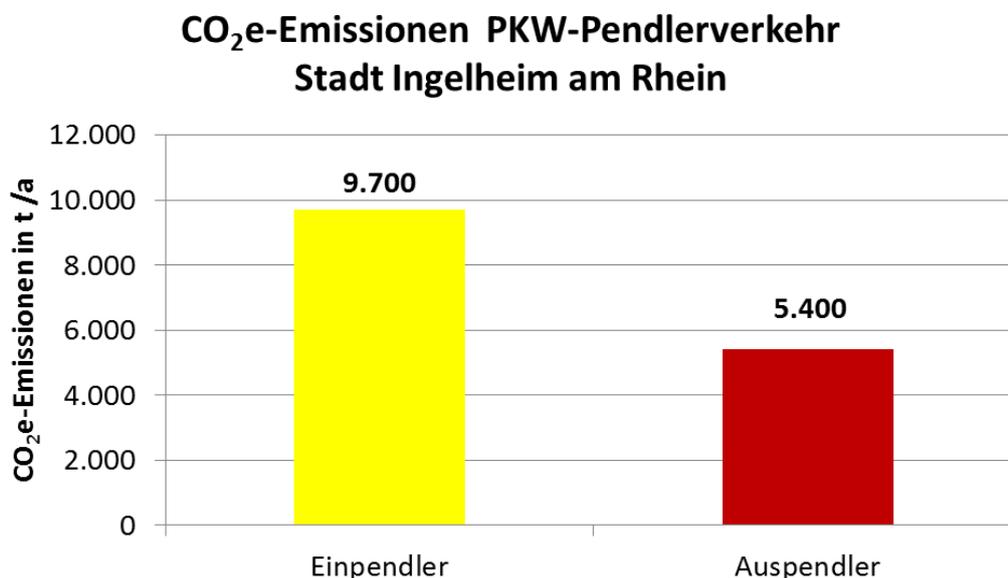


Abbildung 3-10 CO₂e-Emissionen PKW-Pendlerverkehr Stadt Ingelheim am Rhein

3.3.2 Energie- und CO₂e-Emissionsbilanz Kommunale Fahrzeuge

Der Fuhrpark der Stadt Ingelheim verfügt insgesamt über 70 Fahrzeuge; davon 60 mit Dieselantrieb und zehn mit Benzinantrieb. Zu diesen Fahrzeugen zählen u. a. diverse Transporter des Bauhofes sowie Fahrzeuge der Feuerwehr.

Der Endenergieverbrauch der kommunalen Fahrzeugflotte beläuft sich auf rund 590 MWh_f/a, der nutzungsbedingte CO₂e-Ausstoß summiert sich auf ca. 170 t CO₂e/a (vgl. Tabelle 3-7).

Tabelle 3-7 Energie- und CO₂e-Emissionsbilanz Kommunaler Fuhrpark Stadt Ingelheim am Rhein

Antriebsart	Anzahl Kfz		Endenergieverbrauch		CO ₂ e-Emissionen	
	Stück	%	MWh _f /a	%	t CO ₂ e/a	%
Benzin	7	9,7%	48	8,2%	15	9,2%
Diesel	63	87,5%	540	91,8%	152	90,8%
Elektro	2	2,8%	0	0,0%	0	0,0%
Summe	72	100,0%	590	100,0%	170	100,0%

3.3.3 Übersicht über die Sektoren

Nachstehende Abbildung 3-11 zeigt eine Übersicht der CO₂e-Emissionen nach den Sektoren in der Stadt Ingelheim. Diese Abbildung zeigt die CO₂e-Emissionsbilanz des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Ingelheim aus dem Jahr 2012, aktualisiert um Zahlen im Sektor Verkehr aus dem Klimaschutzteilkonzept zur Klimafreundlichen Mobilität. Den mit Abstand größten Teil der Emissionen in der Stadt Ingelheim verursacht der Verkehr. Von den rund 82.000 t CO₂e/a gehen rund 47.000 t CO₂e/a auf das Konto des PKW-Verkehrs. Unterschiede in der CO₂e-Emissionsbilanz zum Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2012 liegen in einer anderen Zuordnung der zugelassenen Fahrzeuge in die verschiedenen Fahrzeugklassen begründet. Eine eindeutige Zuordnung der zugelassenen Kraftfahrzeuge nach Fahrzeugklassen ist im Allgemeinen nicht immer möglich. Des Weiteren wurden die spezifischen Emissionsfaktoren und Fahrleistungen nach Fahrzeugarten durch aktuelle Werte, entsprechend der technologischen Weiterentwicklung der Fahrzeug- und Antriebstechniken, angepasst.

Emissionen der Stadt Ingelheim
aktualisiert um Zahlen Bereich Verkehr aus Mobilitätskonzept

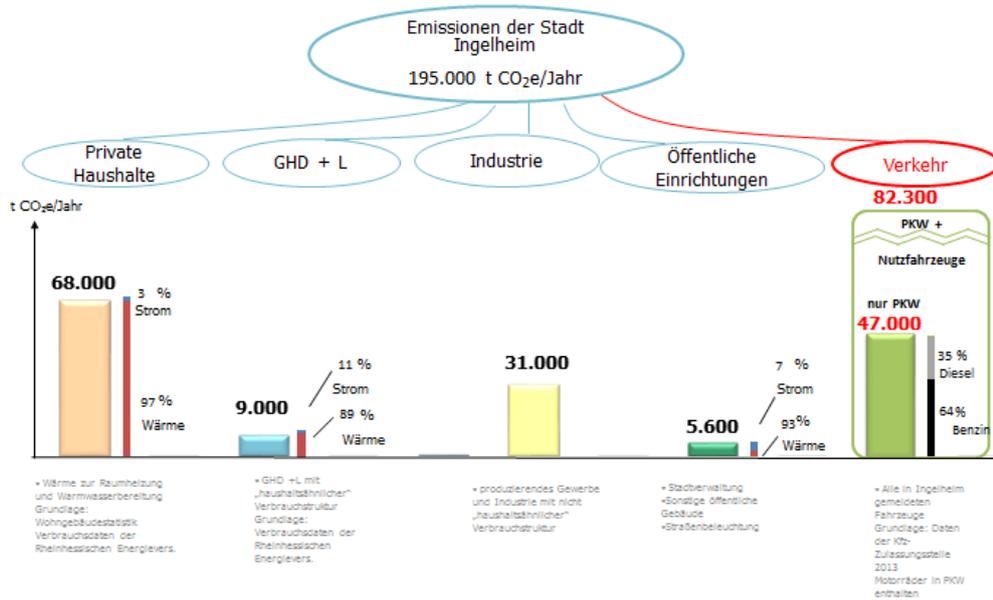


Abbildung 3-11 CO₂e-Emissionen der Stadt Ingelheim 2010

Quelle: Band 2 Grundlagenermittlung und Bilanzierung. Klimaschutzkonzept der Stadt Ingelheim am Rhein. Eine Studie der Transferstelle Bingen [2012]. Aktualisiert um Zahlen im Sektor Verkehr aus Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität der Stadt Ingelheim [2014].

4 Analyse der Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsangebotes

In diesem Kapitel werden die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und das Mobilitätsangebot in den Handlungsfeldern Motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr, Mobilität in Unternehmen, Mobilität in der Stadtverwaltung, Bewusstseinsbildung und intermodale Wegeketten analysiert.

4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Straßeninfrastruktur

Die Stadt Ingelheim ist über die Anschlussstellen Ingelheim-Ost und Ingelheim-West direkt mit der Autobahn A 60 verbunden. In unmittelbarer Nähe liegen die A 61 und die A 63. Über die Bundesstraße B 41 gelangt man von Ingelheim nach Saarbrücken. Der Flughafen Frankfurt am Main ist nur 45 km von Ingelheim entfernt. Der Flughafen Frankfurt-Hahn ist in ca. 70 km zu erreichen. Zusätzlich gibt es in Gau-Algesheim an der Schnittstelle zur B 41/ L 419 ein Mitfahrerparkplatz.

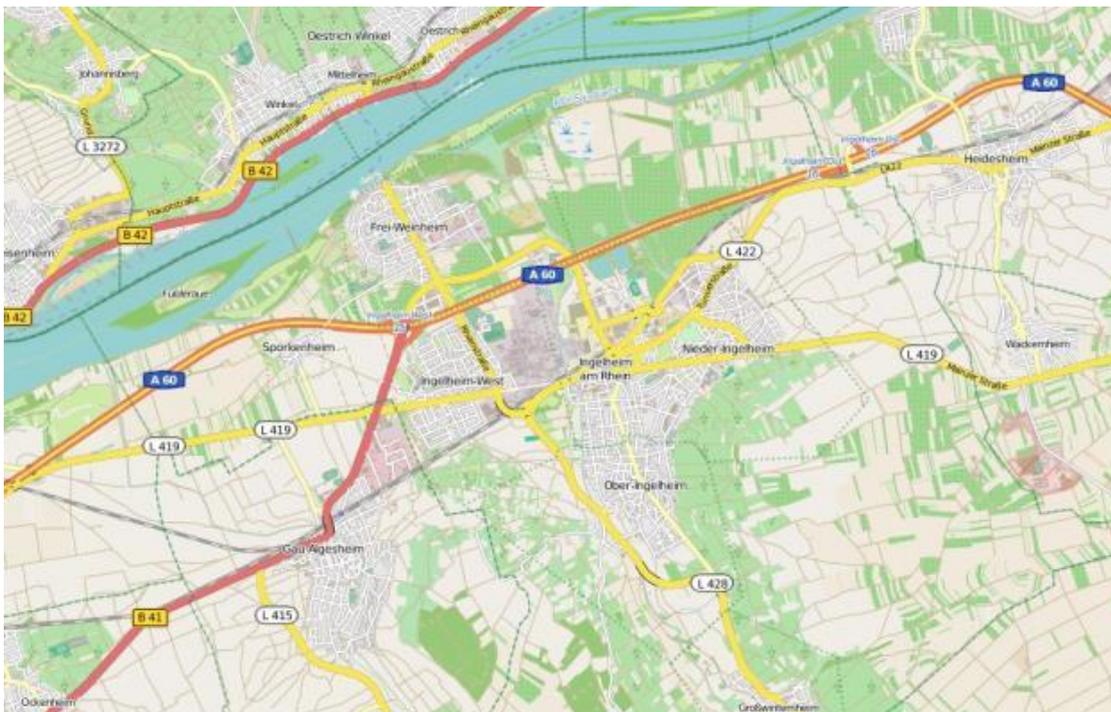


Abbildung 4-1 Bedeutende Verkehrsachsen in der Stadt Ingelheim und Region (Quelle: OpenStreetMap)

Durchgeführte und geplante Maßnahmen im Straßennetz

Folgende Maßnahmen sind für die West-Ost-Umfahrung im Straßennetz durchgeführt worden:

- Entlastungsstraße zwischen Bahnhof und L 244 Stadtausgang Richtung Heidesheim

- Anschlussherstellung zur Straße „Am Großmarkt“ über Brückenbauwerk der Bahnstrecke
(Fertigstellung Juni 2011)

Aufgrund der prognostizierten höheren Verkehrsbelastung und der Anstieg der Kfz-Zulassungen in den kommenden Jahren erfolgte der vierstreifige Ausbau der Bundesstraße B 41 zwischen der Autobahn A 61 und dem Knotenpunkt L 419 (Binger Straße), mit der Fertigstellung im Jahr 2014. Zusätzlich ist eine neue Abfahrtsrampe an der Anschlussstelle Ingelheim- West mit der Einmündung auf die B 41 im Jahr 2014 fertiggestellt worden.

Verkehrsmengen an bedeutenden Verkehrsachsen in der Stadt Ingelheim

Vom Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz wurden für die Verwendung im Rahmen des Klimaschutzeilkonzeptes Mobilität, Daten zur Verkehrsstärke zur Verfügung gestellt.

Die Verkehrsstärken für Autobahnen und Bundesstraßen wurden im Rahmen der Bundesverkehrszählung im Jahr 2010 manuell erhoben. Die Verkehrsstärken für Landes- und Kreisstraßen enthalten zum Teil Ergebnisse von automatisch durchgeführten Zählungen aus den Jahren 2011 und 2012 beziehungsweise resultieren aus Hochrechnungen aus den Ergebnissen der Bundesverkehrszählung im Jahr 2005 (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, 2014).

Die Daten enthalten weitergehende Differenzierungen nach Fahrzeugarten und Art der der Tage an denen gezählt wurde. So kann beispielsweise die Verkehrsstärke nach Werktagen, Sonn- und Feiertage und Wochen- und Urlaubstage differenziert werden. Diese Daten wurden verifiziert und ggf. aktualisiert um Angaben aus den Lärmaktionsplan der Stadt Ingelheim.

Nachfolgend werden die Karten zu den Verkehrsstärken der unterschiedlichen Fahrzeugarten an den jeweiligen Tagen dargestellt und kurz erläutert.

Die Kategorie Personenverkehr umfasst dabei PKWs und Busse. Die Kategorie Güterverkehr beinhaltet leichte Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von kleiner 3,5 t sowie LKWs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t. Schwerlastverkehr beinhaltet LKWs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t sowie Busse.

Die nachstehende Abbildung 4-2 zeigt die durchschnittliche Verkehrsstärke aller Fahrzeuge und Tage an bedeutenden Verkehrsachsen im Stadtgebiet von Ingelheim und Umgebung.

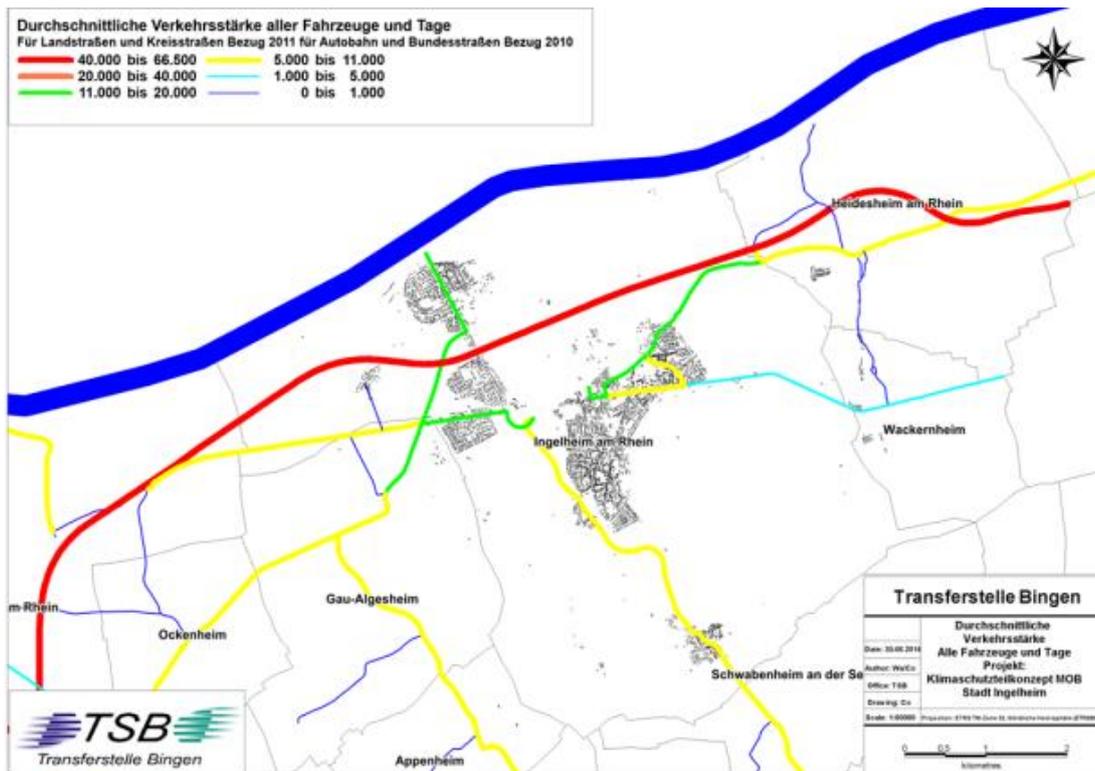


Abbildung 4-2 Durchschnittliche Verkehrsstärke aller Fahrzeuge und Tage

Im gesamten Jahresdurchschnitt war die Verkehrsstärke aller Fahrzeuge auf der Autobahn A 60 mit 40.000 bis 66.500 Fahrzeugen pro Tag am höchsten. Die A 60 dient vor allem als Durchgangsstraße Richtung Mainz oder in die andere Richtung als Verbindung zur Autobahn A 61. Dementsprechend ergibt sich hierdurch eine hohe Verkehrsstärke. Die Einflussnahme der Stadt Ingelheim in diesem Bereich im Hinblick auf klimaschutzwirksame Maßnahmen ist allerdings sehr gering.

Die grünen Straßenabschnitte symbolisieren Verkehrsstärken im Bereich von 11.000 bis 20.000 Fahrzeugen pro Tag. In Frei-Weinheim betrifft dies die Rheinstraße. Hier haben insbesondere der Verkehr der Rheinfähre zwischen Oestrich-Winkel und Ingelheim sowie Zu- und Abfahrten zum Gewerbegebiet in Ober-Ingelheim einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsstärke.

Des Weiteren weisen die Zubringer zur Autobahn A 60 entsprechende Verkehrsstärken auf. In die grüne Kategorie mit hohen Verkehrsstärken fallen auch die Einfallstraßen in das Stadtgebiet. Von Westen ist dies die Binger Straße (L 419) und von Osten die L 422. Einen hohen Anteil am Verkehrsaufkommen hat hier sicherlich der Pendlerverkehr. Auf den Landstraßen im Untersuchungsgebiet liegt die Verkehrsstärke im Schnitt bei 5.000-11.000 Fahrzeugen pro Tag. Auf den Kreisstraßen waren im Schnitt bis zu 1.000 Fahrzeuge am Tag unterwegs.

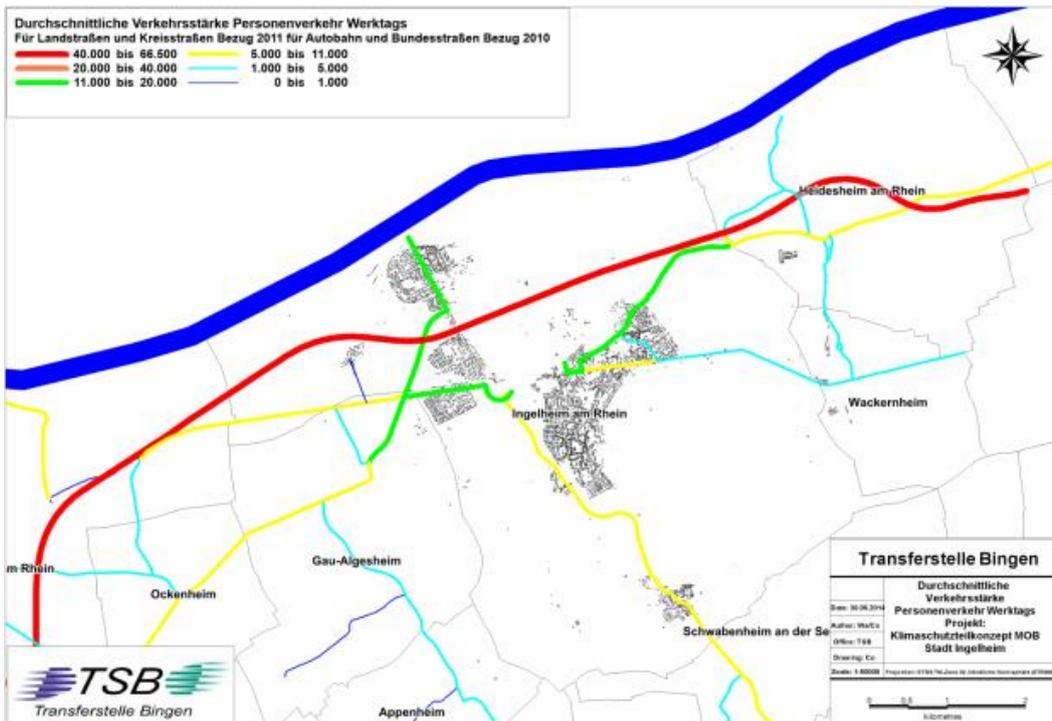


Abbildung 4-3 Durchschnittliche Verkehrsstärke Personenverkehr Werktags

Die in Abbildung 4-3 dargestellte Verkehrsstärke des Personenverkehrs an Werktagen ergibt ein ähnliches Bild wie die Verkehrsstärke aller Fahrzeuge und Tage (vgl. Abbildung 4-2). Das Hauptverkehrsaufkommen liegt auf der Autobahn (rote Kategorie). Die grünen Verkehrsabschnitte sind äquivalent zur Abbildung 4-2. Die durchschnittliche Verkehrsstärke auf den Kreisstraßen steigt bei dieser Betrachtung, da der Güterverkehr und Schwerlastverkehr hier nicht berücksichtigt werden. Dem entsprechend stellt der Verkehr auf Kreisstraßen insbesondere der Pendlerverkehr dar, welcher hauptsächlich auf die A 60, die umliegenden Bundesstraßen oder direkt zur Stadt Ingelheim hinzielt.

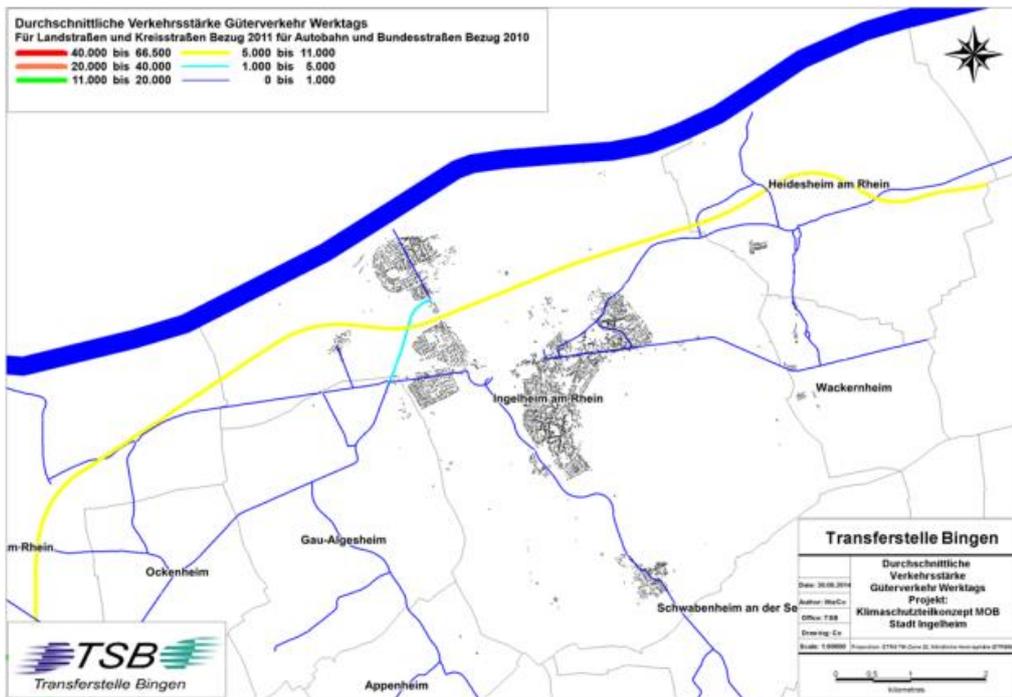


Abbildung 4-4 Durchschnittliche Verkehrsstärke Güterverkehr Werktags

Der Güterverkehr wird erwartungsgemäß hauptsächlich auf der Autobahn A 60 abgewickelt (gelbe Kategorie). Die durchschnittliche Verkehrsstärke liegt hier bei 5.000-11.000 Fahrzeugen pro Tag. Bei den umliegenden Bundes- und Kreisstraßen liegt die Verkehrsstärke bei 0-1.000 Fahrzeugen pro Tag. Stärker frequentiert sind lediglich die Anschlussstellen zur Autobahn A 60 (dargestellt in hellblau).

Ein ähnliches Bild ergibt sich für den Schwerlastverkehr.

Weitere Darstellungen zur durchschnittlichen Verkehrsstärke des Personen-, Güter- und Schwerlastverkehrs an Sonn- und Feiertagen sowie Urlaubstagen sind dem Anhang des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität zu entnehmen.

Innerstädtischer Verkehr

Im Zuge verschiedener Umbaumaßnahmen in der Stadtmitte von Ingelheim, wie der angestrebten Erweiterung des Rathauses, Neubau einer Stadt- und Kulturhalle, ein Weiterbildungszentrum, Wohnen und Einzelhandel, ergeben sich Auswirkungen auf das zukünftige innerstädtische Straßennetz, die im Rahmen mehrerer Studien bewertet wurden. Der durch die städtebauliche Maßnahmen prognostizierte Neuverkehr ergibt gemäß der Studie vom Planungsbüro Mörner + Jünger⁷ keine negativen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz. Durch die bereits umgesetzte West-Ost-Umfahrung und der Rückstufung der Binger Straße (westlich Kreuzung Konrad-Adenauer Straße/Gartenfeldstraße) sind die Bestandsbelastungen soweit gesunken, dass hinsichtlich

⁷ Planungsbüro Mörner+Jünger: Stadt Ingelheim am Rhein, Bbauungsplan „Stadtzentrum V, Rathaus“ Verkehrliche Bewertung [Darmstadt, Februar 2013].

der Leistungsfähigkeit Reserven aufzuweisen sind. Zu einem vergleichbaren Ergebnis kommt die durchgeführte Verkehrszählung im Jahr 2013⁸. Es wurden an 12 Knotenpunkten im Innenstadtbereich Verkehrserhebungen für die nachmittägliche 3h-Spitze (15.00 bis 18.00 Uhr) des fließenden Verkehrs (PKW und LKW) und dem Radverkehr durchgeführt. Die Querschnittsbelastungen aus der Verkehrszählung 2013 und „Prognose Normalbetrieb 2020“ weisen Unterschiede von -14 % bis + 17 % auf. Dies bedeutet, das zusätzlich induzierte Verkehrsströme durch oben genannte Umbaumaßnahmen aufgenommen werden können. Lediglich der östliche Teil der Binger Straße weist zusätzliche Belastungen auf, die einer gesonderten Betrachtung auch vor dem Hintergrund der baulichen Erfordernisse bedürfen.

Die Ergebnisse der Radverkehrszählung zeigen, dass Ingelheim eine attraktive Radverkehrsstadt ist. Insbesondere ist der Radverkehr in den zentralen Achsen der Stadt (Nord-Süd-Achse Bahnhofstraße, östliche Teil der Binger Straße, Zufahrt Römerstraße zum Bahnhof sowie Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Binger Straße) sehr stark ausgeprägt. Die Studie⁹ empfiehlt bei entsprechenden städtebaulichen Planungen den Bedarf an zusätzlichen Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen.

Ein zusammenhängendes Radnetz besteht in keinem Stadtteil. Allerdings unternimmt die Stadt Ingelheim Anstrengungen, um in der Stadtmitte sowie innerhalb der einzelnen Stadtteile das Radwegeangebot sicherer und bequemer und damit attraktiver zu gestalten. So setzt die Stadt z.B. eine flächendeckende Ausweisung von Tempo 30-Zonen im untergeordneten Straßennetz um, damit ein „fares Miteinander“ von Radfahrern und motorisierten Kfz-Verkehr gesichert werden kann (vgl. auch Kapitel 4.3) und zudem der Umgebungslärm durch den Straßenverkehr reduziert werden kann.

In diesem Zusammenhang liegt für die Stadt Ingelheim zudem ein Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2013 vor, der eine Bewertung des durch den Straßenverkehrs verursachten Umgebungslärm im Stadtgebiet sowie ein sich daraus resultierender kurz-, mittel- und langfristiger Handlungsbedarf beinhaltet. Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes sind die Daten zur Verkehrsstärke aus dem Lärmaktionsplan in die Erstellung der Karten zur Verkehrsstärke mit eingeflossen.

Stadtteile von Ingelheim

Mit der Durchführung von insgesamt sechs Stadtteilkonferenzen zur Konkretisierung von Zielen und Maßnahmen des Stadtleitbildes 2022 hatten die Bürgerinnen und Bürger u.a. die Möglichkeit ihre Ideen und Forderungen zur Weiterentwicklung des Verkehrs in ihrem Stadtteil, in den Prozess einzubringen. Die Maßnahmenvorschläge umfassten insbesondere Verbesserungsvorschläge im Bereich des Radverkehrs (u.a. Lückenschlüssen, Wegeführung), ÖPNV-Angebotes (u.a. bessere Anbindung der Stadttei-

⁸ Planungsbüro Mörner+Jünger: Stadt Ingelheim am Rhein. B-Plan „Stadtzentrum V, Rathaus“. Verkehrszählung 2013 [Darmstadt, Oktober 2013]

le, Änderung der Taktung, Einsatz umweltfreundlicher Busse) sowie Stärkung der Nahmobilität (u.a. Schleichwege für Fußgänger).

Tankstellen/ Ladesäulen

In Ingelheim gibt es in der Konrad- Adenauer- Straße eine Aral Tankstelle mit den Kraftstoffen Super E5, Super E10, Super Plus, Diesel und Autogas (LPG). Das Autohaus Am Rüterbaum Kloos GmbH bietet zusätzlich Autogas (LPG) an. In unmittelbarer Nähe befindet sich in Gau-Algesheim eine Shell Tankstelle. Dort werden alle gängigen Kraftstoffe außer Erdgas (LNG) angeboten.

Die Rheinhessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH ist Betreiber dreier Ladesäulen in der Stadt. Dreihundert Meter von der Stadtverwaltung entfernt wird eine Ladestation mit den Anschlüssen des Typ 2 und des Schuko-Steckers zur Verfügung gestellt. Die beiden anderen Ladesäulen besitzen Schuko-Anschlüsse.

In der nachstehenden Tabelle sind die wesentlichen Stärken, Schwächen sowie mögliche Potenziale und Risiken für das Handlungsfeld MIV unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Workshops, zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 4-1 Analyse Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute Verkehrsanbindungen ▪ Ladesäulen E-Mobilität ▪ Tankstellenangebot 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umfangreiches, kostengünstiges Stellplatzangebot im Stadtbereich ▪ Lokale Feinstaub- und Lärmbelastungen ▪ Fehlende Car-Sharing Angebote
Chancen / Potenziale	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlagerung des MIV auf Umweltverbund durch Verbesserung der intermodalen Mobilität ▪ Klimafreundliche Antriebstechnologien ▪ Initiierung von Fahrgemeinschaften ▪ Vorbildfunktion von Erwachsenen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zunahme des Kfz-Verkehrs ▪ Lokale Feinstaub- und Lärmbelastungen ▪ Problem Verkehrssicherheit ▪ Geringe Veränderungsbereitschaft und -druck

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Stadt Ingelheim verfügt über drei Stadt- und vier Regionalbuslinien, sowie über zwei Ruf-Taxis, die zusätzlich abends nach Bestellung verkehren.

Die Stadtbuslinie 611 verbindet die beiden Stadtteile Frei-Weinheim und Nieder-Ingelheim über Ingelheim-West. Ohne Umsteigen am Bahnhof verkehrt die Linie im Halbstundentakt.

Von Ober-Ingelheim von der Selzstraße über den Bahnhof nach Sporkenheim verkehrt die Stadtbuslinie 612 im Stundentakt. Ab 20.30 Uhr übernehmen für die Linien 611 und 612 Ruf-Taxis die Beförderung von Pendlern. Mit einer Bestellfrist von 30 Minuten verkehren die beiden Linien bis nach Mitternacht.

Mit der Stadtbuslinie 613 und der Linie 643 (Betreiber ORN) wird man vom Bahnhof zum Regionalbad „rheinwelle“ im Stundentakt befördert.

Zusätzlich zum Stadtbus verkehren Regionalbusse der Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN), die Pendler aus der Region mit Ingelheim verbinden.

Die Linie 75 des ORN fährt von Ingelheim über Schwabenheim bis nach Mainz. Die Regionalbuslinien 620 (Mainz – Budenheim – Heidesheim – Wackernheim – Ingelheim), 640 (Ingelheim – Schwabenheim - Stadtecken – Nieder-Olm) und 643 (Ingelheim – Engelstadt – Ober-Hilberseheim) verbinden Ingelheim mit den anliegenden Gemeinden. Alle Linien verkehren im Stundentakt, aber teils unregelmäßig.

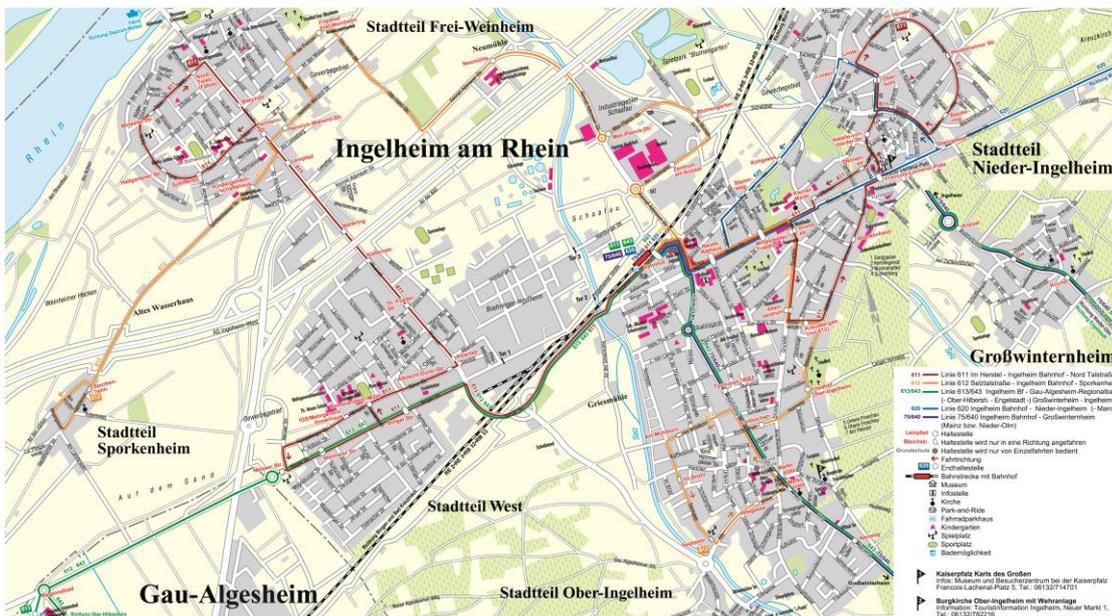


Abbildung 4-5 Liniennetzplan der Stadt Ingelheim

Des Weiteren befördern vier Taxiunternehmen Personen in der Stadt Ingelheim. Zudem gibt es seit 2012 ein Jugendtaxi. Es verkehrt zum gleichen Fahrplan, wie das Anruf-Sammel-Taxi, das in den Abend- und Nachtstunden die Funktion des Stadtbusverkehrs auf den Linien 611 und 612 übernimmt.

Der ÖPNV stellt einer der Handlungsschwerpunkte im Bereich Verkehr in Ingelheim in den nächsten Jahren da. Hierzu wurde von der Stadt Ingelheim ein neues ÖPNV-Konzept auf den Weg gebracht. Im Maßnahmenkatalog wurden Handlungsansätze aus dem Konzept aufgegriffen.

Schienspersonennahverkehr (SPNV)

Ingelheim verfügt über einen Regionalbahnhof mit integriertem Kundenbüro und persönlichen Ticketverkäufen. Der Hauptbahnhof liegt an den Bahnstrecken Köln – Bingen – Mainz und Saarbrücken – Mainz – Frankfurt.

In der nachstehenden Tabelle sind die wesentlichen Stärken, Schwächen sowie mögliche Potenziale und Risiken für das Handlungsfeld ÖPNV unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Workshops, zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 4-2 Analyse Handlungsfeld ÖPNV

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ gutes ÖPNV-Angebot ▪ Hohe Auslastung der Stadtbusse ▪ Anbindung an DB-Regio-Verkehr und Mittelrheinbahn ▪ Anreize für Kindergärten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eingeschränktes Bediengebiet Jugend-Taxi ▪ tlw. unattraktive Schnittstellenfunktion zwischen Bus + Bahn ▪ Angebot nicht ausreichend bekannt
Chancen / Potenziale	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (=> Weiterentwicklung ÖPNV-Konzept) ▪ Einsatz umweltfreundlicher Stadtbusse ▪ Verbesserung der Schnittstellenfunktion zwischen den Verkehrsträgern ▪ Angebote bekannter machen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demographische, ökonomische und subjektive Bestimmungsgrößen ▪ Gesetzliche Änderungen

4.3 Radverkehr

Ingelheim ist Landessieger des Wettbewerbs „Radfahren für Alle“ und kann sich seit dem Jahr 2010 fahrradfreundliche Gemeinde in Rheinland- Pfalz nennen. Das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2009 identifiziert wichtige Routen für den Alltags- und Freizeitverkehr. Die darin enthaltene Zustands- und Mängelliste mit Maßnahmenvorschlägen sind größtenteils umgesetzt, bzw. noch in der Umsetzung. Mit einem Fahrradpark-

haus direkt am Bahnhof und etlichen Verweilstationen mit Fahrrad-Werkstatt verfügt Ingelheim mit ca. 230 km Rad- und Wanderwegen über eine gute Fahrrad-Infrastruktur. Ingelheim kann von vier Radrouten bedient werden. Es gibt den Rhein-Radweg (Radfernweg), den Selztal-Radweg, die Hiwwelroute und die Obstroute (vgl. Abbildung 4-7).

Zusätzlich besitzt die Stadt am Besucherzentrum bei der Kaiserpfalz und am Weingut Hamm zwei Pedelec/ E-Bike Verleihstationen. Nachstehende Abbildung 4-6 zeigt das Radwegeangebot in der Stadt Ingelheim.

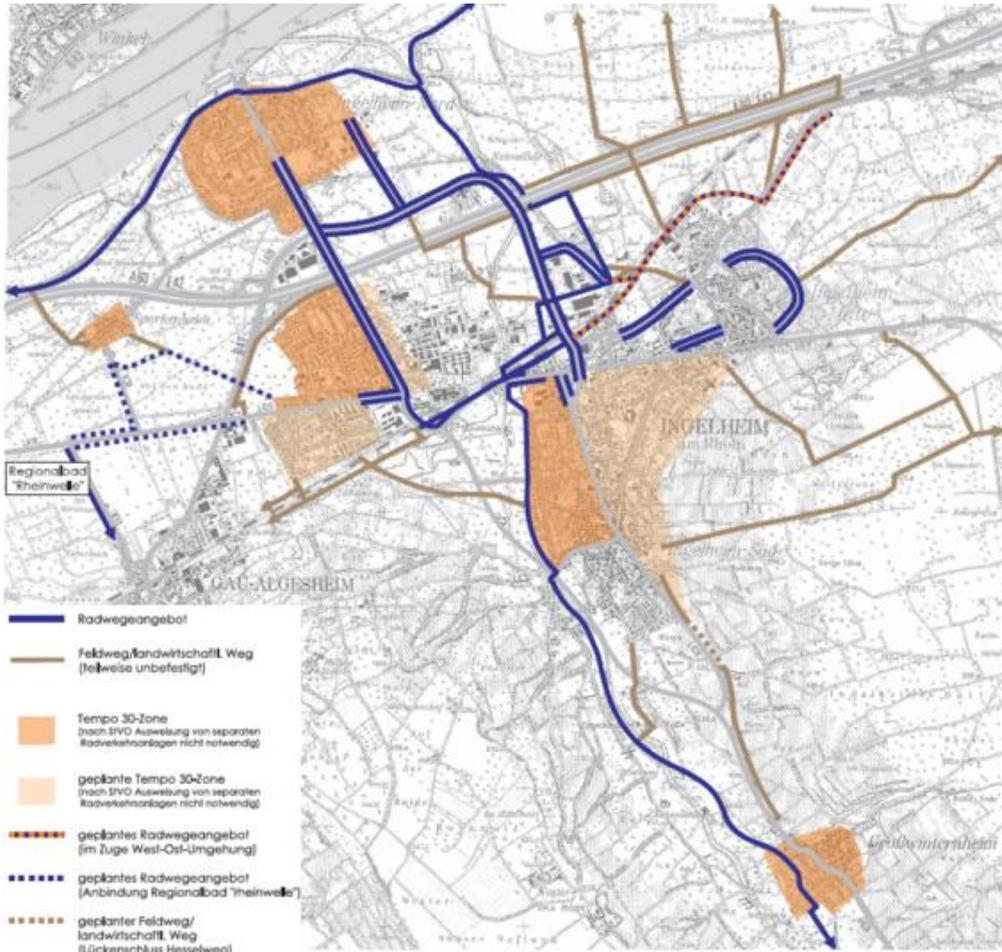


Abbildung 4-6 Radverkehrsangebote Stadt Ingelheim am Rhein (Planungsbüro von Mörner+Jünger, 2009)

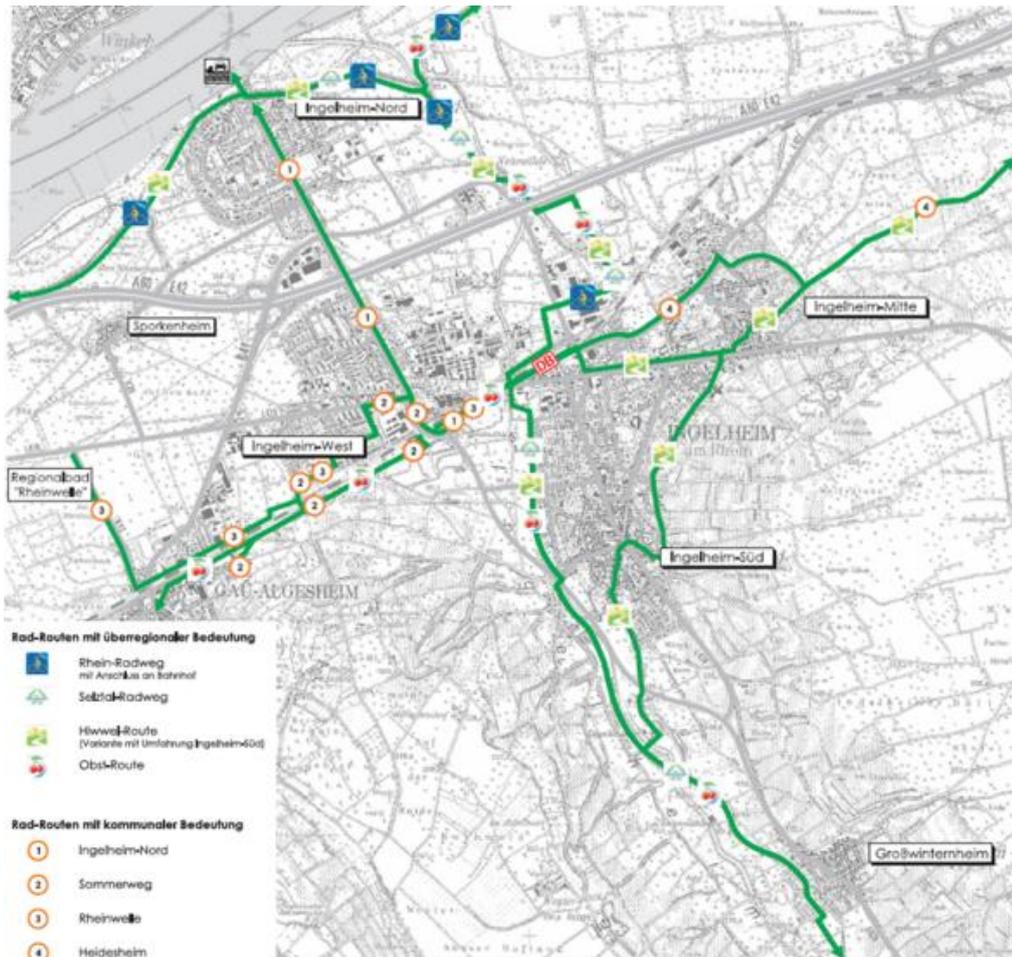


Abbildung 4-7 Rad-Routen Stadt Ingelheim am Rhein (Planungsbüro von Mörner+Jünger, 2009)

Bei der Radverkehrsanbindung der Stadt an Gewerbestandorten ist besonders die Firma Boehringer Ingelheim ein wichtiger Zielpunkt. So verfügt das Unternehmen über eine direkte Anbindung aller Zugänge über Radwege und besitzt eigens ein untergeordnetes Straßennetz. Zusätzlich sind die Zugänge über Feldwege und landwirtschaftlich genutzte Wege erreichbar.

E-Bike Ladestationen

Im Stadtgebiet von Ingelheim befinden sich drei E-Bike Ladestationen (vgl. Abbildung 4-8), die von der Rhein Hessischen Energie- und Wasserversorgungs GmbH umgesetzt worden sind.

Die Fahrradstationen befinden sich an touristischen Standorten und sind i. d. R. in Verbindung mit Fahrradwerkstatt-Stationen aufzufinden. Die Ladestationen werden mit einem Pfand-Schließsystem betrieben, sodass parallel zum Aufladevorgang, Utensilien wie Fahrradhelm und Tasche sicher verstaut werden können, und Sightseeing möglich ist.

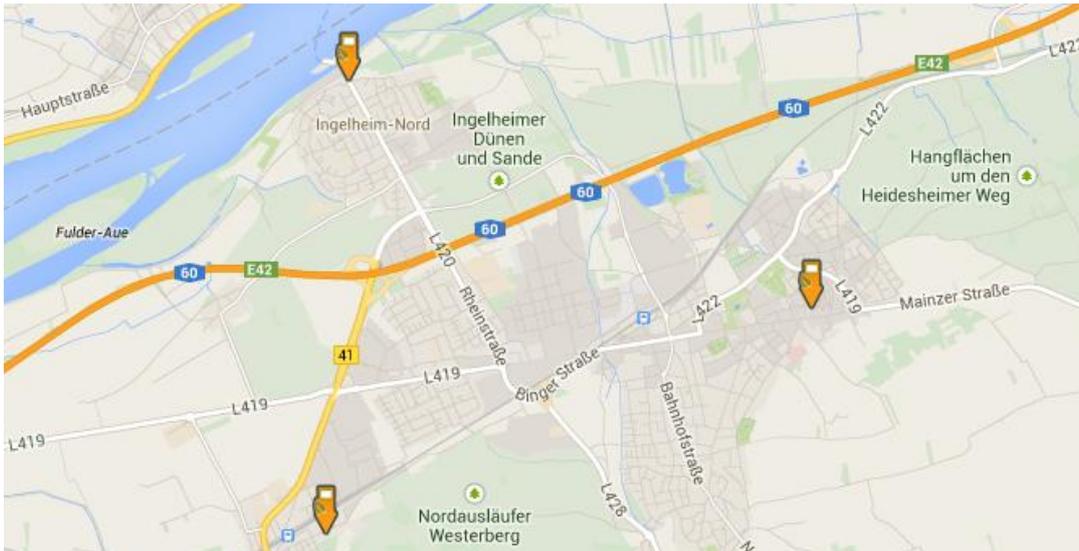


Abbildung 4-8 E-Bike Ladestationen im Stadtgebiet von Ingelheim (Bundesverband Elektromobilität (BEM), 2014)

Informationsangebote

Nicht nur die Infrastruktur sondern auch Informations- und Serviceangebote für den Radverkehr tragen zur Akzeptanz des Fahrrades als gleichberechtigtes Verkehrsmittel bei.

Mit dem Radroutenplaner des Landes Rheinland-Pfalz können Routen mit Hilfe einer interaktiven Karte geplant werden. Durch die Verknüpfung mit den Netzwerk der Touristikorganisationen fließen unmittelbar Informationen zu Sehenswürdigkeiten, fahrradfreundliche Übernachtungsmöglichkeiten und viele weitere Informationen in den Routenplaner ein. Die Stadt Ingelheim hat auf ihrer Internetseite den Radroutenplaner verlinkt⁹.

Ein weiteres Serviceangebot für Radfahrer ist die Ingelheimer Rad- und Wanderkarte, die von der Tourist-Information der Stadt Ingelheim angeboten wird.

Serviceangebote bieten auch lokale Fahrradläden. Fahrradhändler informieren zu Fahrrädern, reparieren und bieten teilweise auch zusätzliche Service an, wie Aktionstage, Fahrradverleih, geführte Radtouren oder stellen z.B. Schlauchautomaten für die Selbsthilfe bei platten Reifen auf.

In der nachstehenden Tabelle sind die wesentlichen Stärken, Schwächen sowie mögliche Potenziale und Risiken für das Handlungsfeld Radverkehr unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Workshops, zusammenfassend dargestellt.

⁹ im Internet unter <http://www.radwanderland.de/>

Tabelle 4-3 Analyse Handlungsfeld Radverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Affinität zum Radverkehr ▪ gut ausgebautes Radwegenetz ▪ Radwegekonzept ▪ Aktion „Stadtradeln“ ▪ Umsetzung Maßnahmen für E-Lade-Infrastruktur ▪ Fahrradführerschein in Schulen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlen einer Gesamtstrategie bei E-Lade-Infrastruktur ▪ Handlungsbedarf bei Radwegen im Bestand (z.B. Bevorrechtigung)
Chancen / Potenziale	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Angebote im Bereich Nahmobilität ▪ Profilierung im Ökotourismus durch Ausschöpfung der Potenziale im Radtourismus ▪ Steigende Preise bei Treibstoffen ▪ Synergien der touristischen Mobilität mit ÖPNV und beruflicher Mobilität ▪ Radschnellverbindungen (Potenzialraum Mainz –Ingelheim – Bingen) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rechtliche Rahmenbedingungen ▪ Finanzierung

4.4 Fußverkehr

Eine explizite Förderung des Fußverkehrs, im Sinne eines Fußverkehrskonzeptes gibt es in der Stadt Ingelheim nicht. Im Sinne des Fußverkehrs wurden jedoch im Stadtgebiet zahlreiche gute Maßnahmen umgesetzt. Hierzu gehören zum Beispiel leicht zu überquerende Straßen, ermöglicht durch Straßenverengungen, Aufpflasterungen, Bepflanzungen, Querungshilfen, Zebrastreifen und bei stark frequentierten Straßen Ampeln. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit wurden in vielen Straßen zudem Tempo 30-Zonen eingerichtet. Hierzu gibt es einen Grundsatzbeschluss in der Stadt Ingelheim. Bei der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs lassen sich in vielen Fällen gleichzeitig Verbesserungen für den Fußverkehr mit umsetzen.

4.5 Schiff und Fähren

Jeden Sonntag in den Monaten von Mai bis Oktober verkehrt ein Schiff des Anbieters Charterliner B. van de Lücht von Winkel über Ingelheim–Oestrich–Hattenheim–Erbach–

Eltville und Heidenfahrt dreimal täglich. Zusätzlich bietet die Personen Schifffahrt Nikolay eine Panoramafahrt von Schierstein über Walluf, Budenheim, Eltville, Heidenfahrt und Ingelheim an. Die Fahrt wird jeden Donnerstag in den Monaten Juli und August einmal täglich angeboten.

Um von Ingelheim ins hessische Oestrich- Winkel zu gelangen gibt es die Möglichkeit die Rheinfähre F4 zu benutzen. Anbieter ist die Rheinfähre Maul GmbH und verkehrt täglich im Halbstundentakt.

4.6 Intermodale und multimodale Angebote

Inter- und multimodalen Angeboten wird für die Zukunft der Mobilität ein besonderer Stellenwert zugesprochen.

Unter Intermodalität ist zu verstehen, dass eine Person auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel benutzt. Zum Beispiel wird die erste Etappe des Arbeitsweges mit dem Auto oder Fahrrad zurückgelegt. Die anschließende Etappe zum Ziel erfolgt mit dem ÖPNV. Beispiele sind Park-and-Ride und Bike-and-Ride.

Unter Multimodalität ist zu verstehen, dass eine Person in einem bestimmten Zeitraum, z.B. eine Woche, unterschiedliche Verkehrsmittel benutzt.

In der Analyse wird auf die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern wie ÖPNV und PKW sowie ÖPNV und Fahrrad sowie Carsharing und Fahrradverleihsysteme eingegangen.

4.6.1 Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV

Die entsprechende Verknüpfung der Verkehrsträger Fahrrad und ÖPNV kann auf verschiedene Varianten erfolgen:

1. Mit dem Fahrrad zur ÖPNV Haltestelle fahren und dort abstellen. Hierfür sind sichere Radabstellanlagen erforderlich.
2. Mit dem Fahrrad zur ÖPNV Haltestelle fahren. Das Fahrrad im ÖPNV mitnehmen und an der Zielhaltestelle mit dem Fahrrad weiterfahren. Hierfür ist die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV Voraussetzung.
3. Die erste Wegstrecke mit dem ÖPNV fahren und an der Zielhaltestelle mit dem Fahrrad, welches dort abgestellt ist, weiter fahren.
4. Die erste Wegstrecke mit dem ÖPNV fahren und an der Zielhaltestelle ein Fahrrad ausleihen und damit weiterfahren. Hierfür sind das Vorhandensein entsprechender Fahrradverleih-Stationen erforderlich.

Im Zuge der Neugestaltung des Ingelheimer Bahnhofs und Bahnhofsumfeld wurde im Jahr 2007 ein Fahrradparkhaus errichtet. Bis dato gab es keine geeigneten Fahrradabstellanlagen. Räder wurden „wild“ geparkt. Das Fahrradparkhaus besteht aus drei verschiedenen Bereichen. Es gibt zwei Bereiche wo Fahrräder kostenfrei und frei zugänglich überdacht abgestellt werden können. Gegen eine geringe Gebühr werden die Fahr-

räder in einem abgeschlossenen und überwachten Bereich verwahrt. Mit dem Fahrradparkhaus besteht nun insbesondere für Berufspendler und Schüler eine sichere Abstellmöglichkeit für die Räder.



Abbildung 4-9 Fahrradparkhaus Ingelheim

Quelle: <http://www.ingelheim.de>

Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Stadtbusverkehr in Ingelheim ist auf bestimmte Zeiten beschränkt. Morgens vor 9 Uhr und von 11.30 Uhr bis 14.00 Uhr an Schultagen ist eine Fahrradmitnahme in Bussen nicht gestattet, bedingt durch die engen Platzverhältnisse.

4.6.2 Mitfahrerparkplätze

An der Kreuzung der Bundesstraße B 41 und Landstraße L 419 am Stadtrand von Ingelheim existiert ein Mitfahrerparkplatz. Er liegt zentral an der Autobahnauffahrt. Eine Kombination mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern wie dem Fahrrad ließe sich durch die Errichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen in interkommunaler Abstimmung realisieren. Bisher sind auf dem Parkplatz zwei Fahrradbügel errichtet worden.

Weitere Angebote, die eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ermöglichen, wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme gibt es derzeit nicht in Ingelheim.

In der nachstehenden Tabelle sind die wesentlichen Stärken, Schwächen sowie mögliche Potenziale und Risiken für das Handlungsfeld Intermodalität unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Workshops, zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 4-4 Analyse Handlungsfeld Intermodalität

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrradparkhaus am Bahnhof ▪ Mitfahrerparkplatz (B41/L419) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlende Car-Sharing Angebote ▪ Verknüpfung zwischen Fahrrad- und Stadtbusverkehr ▪ Verknüpfung zwischen Bus + Bahn
Chancen / Potenziale	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Vernetzung der Verkehrsträger durch Auf-/Ausbau der Infrastruktur (B+R, P+R, Leihradssysteme) ▪ (Elektro-)Car-Sharing aufbauen ▪ Bike-Sharing aufbauen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ teilw. subjektive Bestimmungsgrößen des Mobilitätsverhaltens

4.7 Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung

Die Stadt Ingelheim beteiligt sich an verschiedenen Projekten um Ingelheim zur CO₂-neutralen Stadt zu machen. So wurde u.a. die Aktion Stadtradeln ins Leben gerufen, um Bürger und Arbeitnehmer in der Stadt gleichermaßen zu beteiligen. Hierbei werden die Kommunen mit den radelaktivsten Teams ausgezeichnet. Innerhalb von drei Wochen sollen dabei möglichst viele Kilometer im Team (mind. zwei Personen) mit dem Fahrrad in der Stadt zurückgelegt werden. Darüber hinaus gibt es monatlich einen „jour fix“ wo der Fahrradbeauftragte der Stadt Ingelheim ämterübergreifend wichtige Maßnahmen fürs Radfahren bespricht.

Für ihre erfolgreichen Projekte, insbesondere im Bereich der Förderung des Radverkehrs, wurde die Stadt Ingelheim mehrmals ausgezeichnet:

- **Fahrradfreundliche Gemeinde 2010**

Als Landessieger im Wettbewerb „Radfahren für Alle“ zur fahrradfreundlichen Gemeinde in Rheinland- Pfalz im Jahr 2010 verfügt Ingelheim in den Bereichen Kommunikation, Infrastruktur und Service über die besten Voraussetzungen die Stadt klimaneutral werden zu lassen. Vertreter des Landesbetriebs Mobilität, des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs, des Verkehrsministeriums und der Kommunalen Spitzenverbänden wählten den Beitrag der Stadt einstimmig zum Sieger.

- **Climate Star 2014**

Mit dem Preis zeichnet das Klima-Bündnis Europa die besten kommunalen Klimaschutzprojekte in Kommunen aus dem Klima-Bündnis-Netzwerk aus.

Die Stadt Ingelheim ist für ihr Fahrradkonzept „10 gute Gründe für das Radfahren in Ingelheim“ im Jahr 2014 prämiert worden.

Klimaschutzpreis 2014

Mit dem Preis zeichnete der Landkreis Mainz-Bingen die seit Jahren gute und rege Fahrradpolitik der Stadt Ingelheim aus. Insbesondere gaben die verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad sowie die Projekte Fahrradparkhaus am Bahnhof, E-Bike Tankstellen im Stadtgebiet als auch die erfolgreiche Teilnahme am Stadtradeln Pluspunkte.

Im Rahmen des Konzeptes werden zu den bereits bestehenden Angeboten (u. a. Dienstfahrrad, Jobticket) neue Maßnahmen aufgezeigt, die eine klimaverträgliche Mitarbeitermobilität fördern sollen.

In der nachstehenden Tabelle sind die wesentlichen Stärken, Schwächen sowie mögliche Potenziale und Risiken für das Handlungsfeld Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Workshops, nochmals zusammengefasst.

Tabelle 4-5 Analyse Handlungsfeld Mobilität in der Stadtverwaltung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erfolgreiche Umsetzung zahlreicher einzelner Aktivitäten ▪ Jobticket ▪ Dienstfahrrad 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tlw. fehlende Verknüpfung von Projekten und Überblick ▪ Bisher kein zentraler Ansprechpartner für Mobilität
Chancen / Potenziale	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ „grenzüberschreitende“ (nicht an eigener Stadtgrenze endende) koordinierte Verkehrs- und Siedlungsplanung unter Einbindung des Aspektes Nachhaltige Mobilität (z.B. in Planungsprozessen von Gewerbe-, Ausbildungs-, Freizeit- und Wohnstandorten) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekte der Stadtplanung/-entwicklung: Spannungsfeld zwischen Erreichbarkeit und Umweltfreundliche Mobilität

4.8 Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen

Die klimafreundliche Mobilität in Unternehmen umfasst die umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung von Verkehrsströmen in Unternehmen. Dies betrifft zum einen die Be-

rufsverkehre der Mitarbeiter von und zur Arbeit sowie Dienstgänge bzw. –reisen, zum anderen die Wirtschaftsverkehre mit Personen- und Gütertransport.

In Ingelheim gibt es bereits einzelne gute Beispiele von Unternehmen, die bereits ein systematisch, breit angelegtes Mobilitätsmanagement dauerhaft betreiben. Manches Unternehmen wendet nur eine einzelne Maßnahmen an, ohne dies als Mobilitätsmanagement zu etikettieren (z.B. indem es den Beschäftigten Jobtickets anbietet oder eine entsprechende Infrastruktur zur Nutzung des Fahrrades bereitstellt). Weniger bekannt sind auch viele kleinere aktive Betriebe, die bereits innovative Ansätze aufzeigen, Verkehr in Unternehmen klimafreundlich zu gestalten und zu bewältigen. Die Bandbreite der möglichen Maßnahmen ist groß. Im Rahmen dieses Klimaschutzteilkonzeptes werden insbesondere Maßnahmen aufgezeigt (vgl. Kapitel 7), die am wirkungsvollsten sind und wo die Stadt Ingelheim als „unterstützender Akteur“ beteiligt sein kann.

Nachstehend sind die wesentlichen Stärken, Schwächen sowie mögliche Potenziale und Risiken für das Handlungsfeld Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Workshops, nochmals tabellarisch zusammengefasst.

Tabelle 4-6 Analyse Handlungsfeld Mobilität in Unternehmen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einzelne Aktivitäten für umweltfreundliche Mitarbeitermobilität 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kenntnisse über Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement in Unternehmen wenig bekannt und/oder ausgeprägt ▪ Lokale Feinstaub-/ Lärmbelastungen
Chancen / Potenziale	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunale Fuhrparks umweltfreundlich entwickeln ▪ Umsetzungspotenzial durch (zusätzliche) Information von Unternehmen ▪ Marketingpotenziale durch Außen- darstellung (Imagebildung) ▪ Vermehrter Einsatz von Jobtickets (auch Mitarbeiterbindung) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ökonomische Bestimmungsgrößen

4.9 Bewusstseinsbildung (Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit)

Seit der Entscheidung der Stadt Ingelheim im Jahr 2010, ein Konzept zur Verringerung und Vermeidung von CO₂e-Emissionen zu erarbeiten, wird das Thema Öffentlichkeitsarbeit intensiv betreut, um den Werdegang gegenüber den Bürger auch intensiv abbilden

zu können. So kann die Stadt Ingelheim bereits auf ein übergreifendes Logo für den Klimaschutz zurückgreifen sowie auf das Klimaschutzkonzept mit Empfehlungen zur Öffentlichkeitsarbeit. Im Bereich der klimafreundlichen Mobilität wurden bereits viele verschiedene Initiativen und Aktionen durch die Stadt Ingelheim mit Erfolg durchgeführt. Aufgrund der Komplexität des Themas besteht die Gefahr, dass teilweise Projekte bei Adressaten nicht richtig wahrgenommen werden. Mit der Schaffung einer Stelle für Klimaschutzmanagement ist in der Stadt Ingelheim entsprechendes Personal gegeben, um in den nächsten Jahren einen noch fokussierteren Klimaschutzprozess mit einer zielgruppenspezifischen sowie –gerechten Ansprache und Umsetzung durchzuführen.

In der nachstehenden Tabelle 4-7 sind die wesentlichen Stärken, Schwächen sowie mögliche Potenziale und Risiken für das Handlungsfeld Bewusstseinsbildung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Workshops, nochmals zusammengefasst.

Tabelle 4-7 Analyse Handlungsfeld Bewusstseinsbildung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ verschiedene Initiativen und Aktionen der Stadtverwaltung ▪ erfolgreiche Projekte in Kindergärten und Schulen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekte, die tlw. nicht bei den Adressaten „ankamen“
Chancen / Potenziale	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ neu eingestellter Klimaschutzmanager (zeitliche und kommunikative Ressourcen) ▪ finanzielle Ressourcen für Öffentlichkeitsarbeit im Klimaschutzmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Mitreiter“ werden benötigt ▪ Komplexität: konsequente, zielgruppengerechte Umsetzung erforderlich (ggf. Fokussierung)

5 Potenzialanalyse

Die Potenzialanalyse basiert auf den Ergebnissen der Energie- und CO₂e-Bilanz sowie der Analyse der Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsangebotes. Ziel der Potenzialanalyse ist es Bereiche mit prioritärem Handlungsbedarf und großen Einsparpotenzial zu identifizieren und dies auf die Ingelheimer Situation zu übertragen.

In diesem Zusammenhang ist es erforderlich zu klären, welche generellen Handlungsansätze bzw. Maßnahmen zur Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zur Verfügung stehen, welche dieser Ansätze auf lokaler Ebene durch die Stadt Ingelheim Anwendung finden können sowie welche lokalen Minderungspotenziale realistisch zu erzielen sind.

5.1 Überblick Handlungsansätze zur Klimafreundlichen Mobilität in Ingelheim

Um die gesteckten Ziele im Bereich klimafreundlicher Mobilität zu erreichen kommen nachstehende Handlungsansätze in Frage:

- **Verkehrsvermeidung**

Bei der Vermeidung spielen der Besetzungsgrad und die Wegelänge eine Rolle. Durch einen höheren Besetzungsgrad lassen sich Fahrten im Motorisierten Individualverkehr einsparen. Geeignete Maßnahmen liegen in

- der Bildung von Fahrgemeinschaften
- der Optimierung von Alltagswegen (z.B. Verkettung von Wegezwecken wie Arbeiten und Einkaufen)
- Mobilitätsmanagement (Vermittlung klimafreundlichen Mobilitätsverhaltens)
- Car Sharing
- Mitfahrbörsen
- etc.

Für das Einsparpotenzial maßgebend ist zudem die Länge der Wege, welche mit dem Kfz zurückgelegt werden. Entsprechende Maßnahmenansätze liegen z.B. in

- einer Förderung von intermodalen Wegeketten mit Umstieg von Kfz auf ein energieeffizienteres und umweltfreundlicheres Verkehrsmittel (P & R, B & R) mit der Wirkung von kürzeren Kfz-Wegstrecken
- Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung
- Maßnahmen im Bereich der Siedlungsentwicklung (z.B. kurze Wege durch die Nahversorgung)

- **Verkehrsverlagerung**

Die Verlagerung steht im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl. Dieser Handlungsansatz ist von hoher Bedeutung im Hinblick der Einsparung von CO₂e-Emissionen. Das Ziel liegt hier im Erreichen

- eines höheren Anteils emissionsfreier Verkehrsmittel (Fahrrad, zu Fuß gehen)
- einer vermehrten Nutzung von CO₂e-effizienteren Verkehrsmitteln (ÖPNV)

- **Verträgliche Abwicklung des Verkehrs**

Auch künftig wird die Personen- und Güterbeförderung im motorisierten Verkehr das Rückgrat der Verkehrsentwicklung darstellen. Hier kann es aber Handlungsziel sein, die Verkehre die nicht vermieden oder verlagert werden können, möglichst klimaverträglich abzuwickeln (Antriebsart und Verbrauch der Fahrzeuge).

- **Technologische Entwicklungen**

Die wesentlichen Einsparungspotenziale im Bereich Verkehr werden vor allem infolge einer Verringerung der spezifischen CO₂e-Emissionen durch technische Verbesserung im motorisierten Straßenverkehr zu erwarten sein (z.B. technologische Innovationen bei konventionellen Antrieben, Elektromobilität, etc.).

5.2 Abschätzung theoretischer Minderungspotenziale

Im Folgenden wird eine Mobilitätsprognose für die Stadt Ingelheim am Rhein für das Jahr 2022 durchgeführt. Als Basis dazu dienen die ermittelten Daten für das Jahr 2013 aus der Bilanzierung.

5.2.1 Datengrundlage

Für die Ermittlung der Mobilitätsprognose der Stadt Ingelheim werden die in der Ist-Analyse identifizierten Fahrzeugbestände sowie deren unterschiedliche Antriebsarten, die Fahrleistungen, der Energieverbrauch und die CO₂e-Emissionen betrachtet.

Anhand eines Szenarien-Modells wurden die CO₂e-Minderungspotenziale für den Sektor Verkehr in Ingelheim bis zum Jahr 2022 ermittelt. Als Zeitraum, für die ebenfalls Ergebnisse und Wirkungen berechnet wurden, ist das Jahr 2022 gewählt. Dieser Zeitraum orientiert sich an dem Stadtleitbild. Als Datenquellen für die Szenarienentwicklung wurden unter anderem die WWF-Studie, durchgeführt vom Öko-Institut e.V. Modell Deutschland Klimaschutz 2050: Vom Ziel her denken, verwendet. Weiterhin wurde das Verbändekonzept „Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland“ erstellt vom Öko-Institut e.V. im Jahr 2014 berücksichtigt.

5.2.2 Methodik

In den o.g. Studien wurden unterschiedliche Szenarien für Deutschland aufgestellt, um die mögliche Reduktion der Treibhausgasemissionen im Zeitraum zwischen 2005 bis 2050 zu ermitteln. Für die Untersuchung des Verkehrs in Ingelheim wird das Szenario der Verbändestudie herangezogen. In der vom Öko-Institut begleitenden Studie zeigen die Umweltverbände WWF, Bund, Germanwatch, NABU und VCD in Szenarien auf, wie sich im deutschen Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 95 % verringern lassen. Die Szenarien der Studie gehen davon aus, dass es in Zukunft weniger Benzin betriebene PKW in Deutschland gibt, dafür wird sich aber der Bestand an Dieselfahrzeugen (nur bis 2020, dann Rückgang) und alternativen Antriebsarten bis zum Jahr 2050 kontinuierlich erhöhen.

Es wird hier angenommen, dass sich der Fahrzeugbestand in Ingelheim ähnlich entwickeln wird. Bei der Ermittlung der einzelnen PKW-Bestände in Ingelheim für das Jahr 2022 wird die Annahme getroffen, dass die Anteile der verschiedenen Antriebsvarianten im Jahr 2022, gegenüber dem Fahrzeugbestand in Deutschland gleich bleiben.

Des Weiteren wird die Entwicklung des Personenverkehrs durch eine rückläufige Bevölkerungszahl und den demografischen Wandel beeinflusst. Auch die Wahl der Verkehrsmittel ändert sich. Zunehmend wird auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, wie dem (Leih)Fahrrad und Elektroräder, auf gut vernetzte Angebote des ÖPNV sowie elektrisch betriebene Car-Sharing Fahrzeuge zurückgegriffen.

Über einen spezifischen Kennwert für jede Antriebsvariante und dem jeweiligen PKW-Bestand ergibt sich die Gesamtfahrleistung der Fahrzeuge im Stadtgebiet für das Jahr 2013. Für das Jahr 2022 wird mit einem leichten Rückgang der Fahrleistungen gerechnet. Der Energieverbrauch ergibt sich aus einem spezifischen Kennwert für jede Antriebsvariante und den zuvor ermittelten Fahrleistungen. Mit Hilfe des Einsatzes von verbesserten Kraftstoffen und einer effizienteren Technik wird der Energieverbrauch bis zum Jahr 2022 sinken. Danach verringern sich auch die spezifischen Kennwerte der verschiedenen Antriebsvarianten im Zeitraum zwischen 2013 und 2022.

Die Emissionen aus dem Straßenverkehr errechnen sich über Emissionskennwerte pro gefahrenen Kilometer. Die dort nach Antriebsvarianten aufgeteilten Emissionskennwerte in kg CO₂e/km werden mit der Fahrleistung zu einer Gesamtemission verrechnet.

5.2.3 Einsparpotenzial des PKW Bestandes

Die Energieverbräuche des PKW-Bestands der Stadt Ingelheim, entsprechend den unterschiedlichen Antriebsarten und sind in nachstehender Abbildung 5-1 aufgeführt. Darin ist zu erkennen, dass der Verbrauch der benzinbetriebenen Fahrzeuge von knapp 68.000 MWh_f/a auf ca. 45.000 MWh_f/a im Jahr 2022 reduziert wird. Das liegt daran, dass es im Jahr 2022 weniger Fahrzeuge mit Benzinmotor in Ingelheim gibt. Der Ver-

brauch von Dieselfahrzeugen reduziert sich bis zum Jahr 2022 um 5.800 MWh_f/a auf rund 52.600 MWh_f/a, obwohl die Anzahl der Dieselfahrzeuge bis zum Jahr 2022 zunehmen. Aufgrund des Einsatzes von verbesserten Kraftstoffen, einer effizienteren Technik sowie geringeren Fahrleistungen bis zum Jahr 2022 reduziert sich insgesamt der Endenergieverbrauch bis zum Jahr 2022 um 36.600 MWh_f/a.

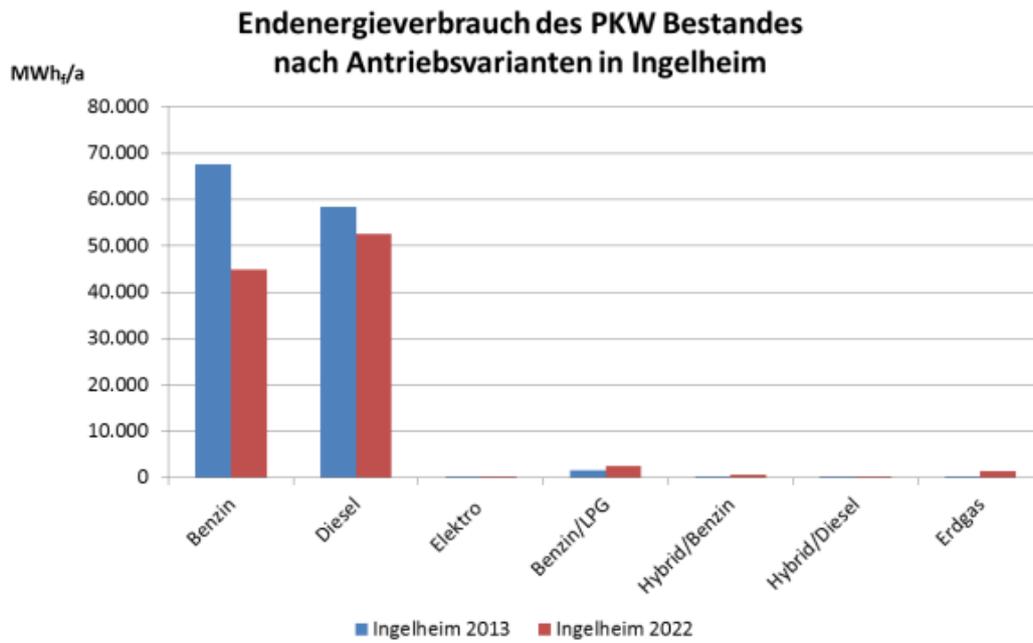


Abbildung 5-1 Endenergieverbräuche der verschiedenen Antriebsarten des PKW-Bestandes

Das Einsparpotenzial an Kraftstoff bis zum Jahr 2022 beläuft sich auf rund 28 %.

In der nachstehenden Tabelle 5-1 ist der Endenergieverbrauch nach Antriebsarten tabellarisch dargestellt.

Tabelle 5-1 Einsparung des Endenergieverbrauchs nach Antriebsarten

Antriebsart	Endenergieverbrauch in MWh/a	
	2013	2022
Benzin	67.700	42.000
Diesel	58.400	49.100
Elektro	20	200
Benzin/LPG	1500	2.600
Hybrid/Benzin	200	900
Hybrid/Diesel	20	90
Erdgas	100	1.700
Summe(gerundet)	128.000	91.400
Einsparpotenzial (Kraftstoff)		36.600
Einsparpotenzial (%)		28

In der nachstehenden Abbildung 5-2 sind die CO₂e-Emissionen des PKW Bestandes nach den verschiedenen Antriebsarten dargestellt.

Die Verteilung der Emissionen ist weitgehend analog zur Verteilung der Energieverbräuche. Die Einsparungen der CO₂e-Emissionen sind auf den Rückgang der benzinbetriebenen Fahrzeuge und den Einsatz effizienterer Technik zurückzuführen. Insgesamt belaufen sich die prognostizierten Einsparungen auf 30 %.

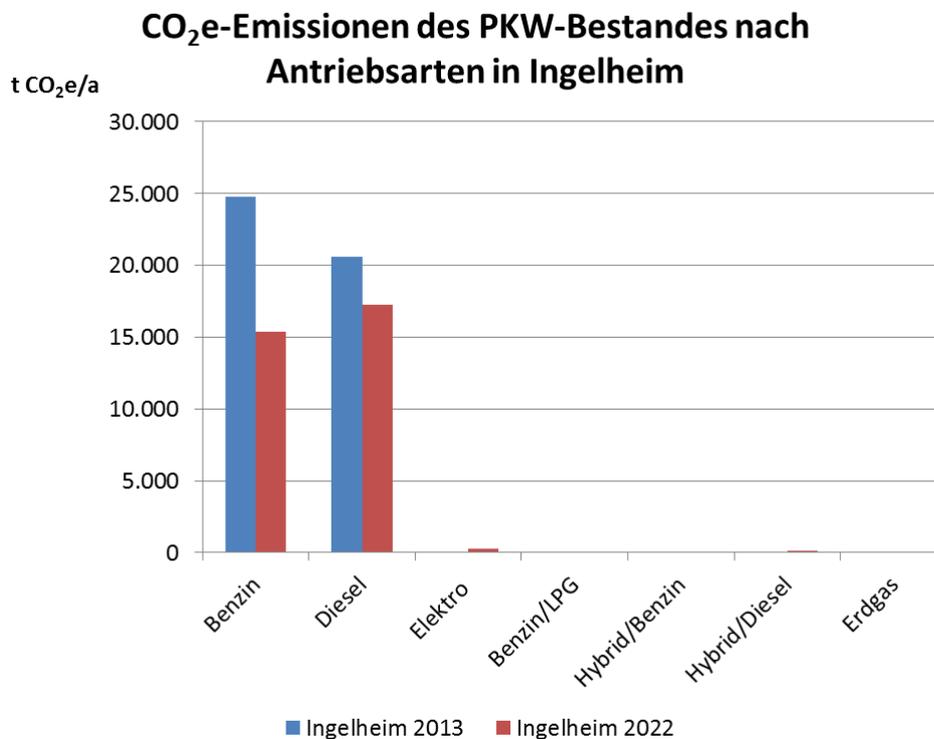


Abbildung 5-2 CO₂e-Emissionen der Antriebsarten des PKW-Bestandes

In der nachstehenden Tabelle 5-2 ist der Endenergieverbrauch nach Antriebsarten tabellarisch dargestellt.

Tabelle 5-2 Einsparung der CO₂e-Emissionen nach Antriebsarten

Antriebsart	CO ₂ e-Emissionen in t CO ₂ e/a	
	2013	2022
Benzin	24.800	15.400
Diesel	20.600	17.300
Elektro	1	300
Benzin/LPG	90	0
Hybrid/Benzin	80	10
Hybrid/Diesel	10	100
Erdgas	20	0
Summe(gerundet)	46.000	32.000
Einsparpotenzial (t CO₂e/a)		14.000
Einsparpotenzial (%)		30

5.2.3.1 Einsparpotenzial durch Verkehrsvermeidung

Eine zunehmende Verkehrsvermeidung im Bereich des Motorisierten Individualverkehrs lässt sich beispielsweise durch die Bildung von Fahrgemeinschaften, Car-Sharing, Mitfahrbörsen, Förderung intermodaler Wegketten und Bewusstseinsbildung für klimafreundlichen Mobilitätsverhaltens erreichen. Eine effektive Emissionsminderung lässt sich nicht nur durch die Umsetzung einzelner Maßnahmen erwirken. Vielmehr entfalten sie erst als Paket bzw. optimaler Kombination an Maßnahmen ihre ganze Wirkung. Viele der Maßnahmen haben eher „weichen“ Charakter und zielen auf Verhaltensänderungen ab. Erfolge sind daher eher mittel- bis langfristig zu erzielen.

Für Ingelheim wird auf Basis der Studie des Umweltbundesamtes die Annahme getroffen, dass durch die Bildung von Fahrgemeinschaften ein theoretisches Minderungspotenzial an CO₂e-Emissionen von rund 2,5 % bis zum Jahr 2022 möglich ist. Das größte Minderungspotenzial besteht im Bereich des PKW-Pendlerverkehrs. Unter der oben getroffene Annahme ließen sich von den rund 9.000 t CO₂e pro Jahr, die durch den PKW-Einpendlerverkehr im Stadtgebiet Ingelheim verursacht werden, theoretisch rund 230 t CO₂e/a bis zum Jahr 2022 einsparen.

CO₂e-Einsparpotenziale durch Maßnahmen wie Car-Sharing sind nur schwer zu quantifizieren. Das CO₂e-Minderungspotenzial hängt primär vom Nutzerverhalten ab. Auch wenn ein nennenswerter Teil an Nutzer/innen durch Car-Sharing auf das eigene Auto verzichtet, lässt sich der Unterschied zwischen den CO₂e-Emissionen mit und ohne Car-Sharing nur schwer abschätzen. Seine Wirkung entfaltet das Car-Sharing erst im Zusammenwirken mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Bahn, ÖPNV, Rad-

und Fußverkehr). Das Öko-Institut hat die CO₂-Einsparung in der Stadt Freiburg mit 200 kg CO₂ pro aktiven Car-Sharing Nutzer pro Jahr beziffert (Öko-Institut e.V., 2007). Unter der Annahme dass in Ingelheim ein Car-Sharing (vgl. Kapitel 7.3) erfolgreich eingerichtet wird, können pro 100 aktiven Nutzern rund 20 t CO₂e pro Jahr eingespart werden.

5.2.3.2 Einsparpotenzial durch Verkehrsverlagerung

Des Weiteren lassen sich CO₂e-Emissionen durch eine zunehmende Verlagerung von PKW-Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel reduzieren. Es wird die Annahme gemäß dem Sachstandsbericht des (Umweltbundesamt, 2010) getroffen. So ist eine Verlagerung von rund 50 % der PKW-Fahrten die kürzer als 5 km sind, auf Rad- und Fußverkehr bis zum Jahr 2020 realisierbar. Für Ingelheim wäre somit eine Emissionsminderung durch eine zunehmende Verlagerung von PKW-Fahrten auf das Fahrrad von rund 7.300 t CO₂e / a bis zum Jahr 2020 realisierbar. Diese Emissionsminderung ist im oben beschriebenen Einsparpotenzial bereits berücksichtigt.

5.2.3.3 Einsparpotenzial durch technologische Entwicklungen

Durch die Umstellung von konventionellen Fahrzeugen auf Elektrofahrzeuge können CO₂e-Emissionen durch die Verbrennung von fossilen Kraftstoffen eingespart werden. Kommt der Strom für Elektrofahrzeuge aus erneuerbaren Energieträgern wird eine weitere CO₂e-Reduktion erreicht. Konkrete Minderungspotenziale können pauschal nicht angegeben werden, da sie stark von den konkreten Maßnahmen abhängen, die umgesetzt werden und im Fall der Elektromobilität speziell vom eingesetzten Strommix. Als ein konkretes Beispiel sei die Umstellung von Zweitwagen, die mit fossilen Antriebsmitteln betrieben werden auf ein Elektrofahrzeug dargestellt. In der Stadt Ingelheim gibt es im Jahr 2013 hochgerechnet¹⁰ rund 3.200 Zweitwagenbesitzer. Das Einsparpotenzial von Elektrofahrzeugen wird auf 50 km beschränkt. 50 % der Gruppe werden als potenzielle Nutzer von Elektrofahrzeugen in Betracht gezogen. Weiterhin wird angenommen das möglicherweise nur 50 % dieser potenziellen Nutzer bereit wären auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen. Unter Berücksichtigung von CO₂e-Emissionen die durch die Elektrofahrzeuge selbst generiert werden, ergibt sich bei einem Umstieg auf Elektrofahrzeuge ein theoretisches CO₂e-Minderungspotenzial von rund 1.200 t CO₂e/a.

5.2.4 Einsparpotenzial Wirtschaftsverkehr

Eine Quantifizierung des Emissionsminderungspotenzials im Wirtschaftsverkehr ist aufgrund vieler verschiedener Einflussfaktoren nicht möglich. Durch zunehmende Handelsverflechtungen, Veränderungen bei den Produktionstechnologien und –prozessen mit

¹⁰ Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Ingelheim Bürger 2013 und Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Regionaldaten zum Wohnungsbestand:abrufbar unter:

<http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/>

einem anhaltenden Trend zur räumlichen Arbeitsteilung sowie neuen Distributionsoptionen wie Internethandel bewirkt tendenziell eine Zunahme von LKW-Fahrten im Güterverkehr in den nächsten Jahren. Mögliche Maßnahmen zur Minderung der mit dem Wirtschaftsverkehr ansteigenden ökologischen Probleme und Auswirkungen (Emissionen und Lärm) im städtischen Raum sind beispielsweise der Einsatz alternativ angetriebener Fahrzeuge, Benutzervorteile für schadstoffarme und lärmarme Antriebstechniken, LKW-Führungsrouten (vgl. Kapitel 7.3), City-Logistik-Konzepte oder Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe. Grundsätzlich sollte der Wirtschaftsverkehr in die Planung auf kommunaler Ebene stärker mit eingebunden werden.

5.2.5 Einsparpotenzial Verkehr Gesamt

In der nachstehenden Abbildung 5-3 ist die Entwicklung des Endenergieverbrauchs nach Kfz-Arten bis zum Jahr 2022 dargestellt. Die Annahmen basieren auf der Studie vom (Öko-Institut, 2014) sowie dem Sachstandsbericht vom (Umweltbundesamt, 2010). Die Minderung des Endenergieverbrauchs reduziert sich in erster Linie durch die Verringerung der benzinbetriebenen PKWs, den Einsatz verbesserter Kraftstoffe und effizienterer Antriebstechnik, Förderung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und attraktive Verknüpfung verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsträger. Im Bereich des Wirtschaftsverkehrs wird aufgrund in Kapitel 5.2.4 beschriebener Einflüsse mit einer Zunahme der Güterverkehrsleistung und damit einhergehender Endenergieverbräuche gerechnet. Bis zum Jahr 2022 könnte sich demnach der Endenergieverbrauch um rund 37.200 MWh/a reduzieren, was einer Einsparung von 17 % gegenüber dem heutigen Endenergieverbrauch im Verkehrssektor entspricht.

Die mit der Reduzierung des Endenergieverbrauchs einhergehende Emissionsminderung ist in der Abbildung 5-4 dargestellt.

Bis zum Jahr 2022 könnten sich die Emissionen durch entsprechende Umsetzung von Maßnahmen in den Bereichen Verkehrsvermeidung, -verlagerung sowie verträgliche Verkehrsabwicklungen um rund 14.300 t CO₂e/a auf insgesamt ca. 58.300 t CO₂e/a reduzieren.

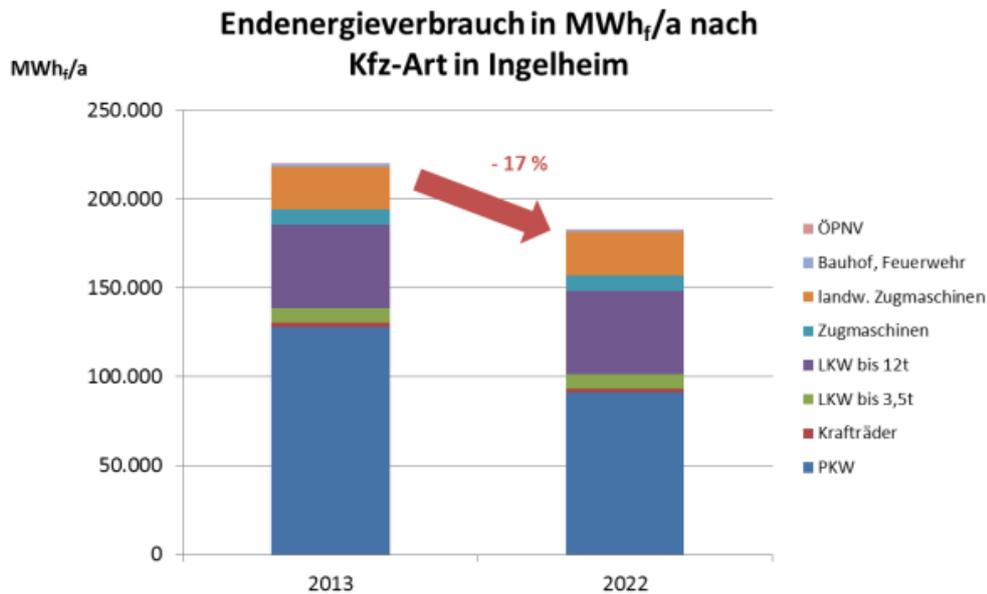


Abbildung 5-3 Endenergieverbräuche der verschiedenen Kfz-Arten

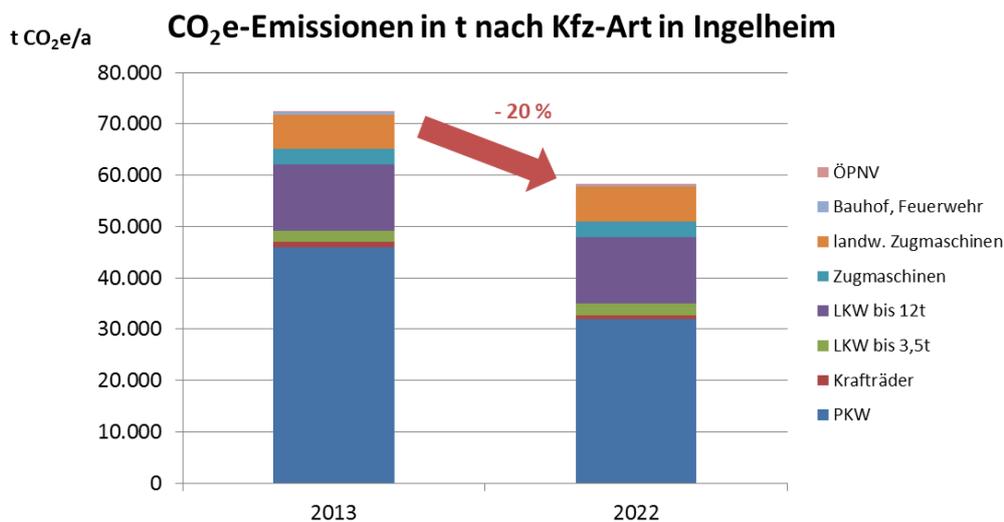


Abbildung 5-4 Entwicklung der CO₂e-Emissionen nach Kfz-Art

5.2.6 Szenarien

Nachfolgend sollen Minderungspotenziale im Bereich des Personen- und Güterverkehrs quantitativ abgeschätzt werden. Diese theoretisch-statistische Betrachtung dient dazu, einen Eindruck von der Größenordnung möglicher Energieverbrauchsminderungen zu vermitteln. Die Abschätzung der Entwicklung der Emissionen des straßenbezogenen Personen- und Nutzverkehrs beruht auf den Trend- und Klimaschutzszenarien des Personen- und Güterverkehrs des Berichts „Modell Deutschland - Klimaschutz bis 2050“ (Prognos, 2009) sowie der Studie vom Öko-Institut „Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland (Öko-Institut, 2014), in dem Entwicklungen des Fahrzeugbestandes, der

Fahrleistung und des spezifischen Verbrauchs nach Antriebsarten von 2005 bis 2050 angegeben sind.

Die Daten der prognostizierten Entwicklung zur prozentualen Änderung des Fahrzeugbestandes, der Jahresfahrleistung, der Gesamtfahrleistung und des spezifischen Verbrauchs der Fahrzeuge in Deutschland werden mit der auf den Zulassungsdaten basierenden Ist-Energiebilanz der Fahrzeuge in der Stadt Ingelheim (vgl. Kapitel 3.3) hochgerechnet und in zwei verschiedenen Szenarien, dem „Trendszenario“ und dem „Klimaschutzszenario“ dargestellt.

Der Trend stützt sich auf eine Fortsetzung der heutigen Energie- und Klimaschutzpolitik. Nach (Prognos, 2009) wird die spezifische Nutzung von Fahrzeugen weiter abgesenkt; es ergibt sich allerdings keine deutliche Veränderung bei der Präferenz für Fahrzeugklassen. Im PKW-Bereich werden Hybridfahrzeuge, Plug-in-Hybride und Elektroautos allmählich in den Markt eingeführt.

Das Klimaschutzszenario gemäß der Studie vom (Öko-Institut, 2014) hingegen orientiert sich am Ziel einer ambitionierten Emissionsminderung. Der Umgang mit dem PKW wird pragmatischer. Das Prinzip „Nutzen statt besitzen“ gewinnt an Bedeutung (Stichwort „Car-Sharing“ und weitere Möglichkeiten geteilter Nutzung). Konventionelle Antriebe erreichen eine Minderung des durchschnittlichen Energieverbrauchs vor allem durch eine starke Verbreitung von Hybrid-Antrieben. Parallel setzen sich Elektroautos immer mehr durch. Neben rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen mit unterschiedlichen Reichweiten kommen auch Plug-in-Hybride und Fahrzeuge mit Range-Extender vermehrt zum Einsatz. Der wesentliche Klimaschutzbeitrag wird durch die Effizienzsteigerung konventioneller Antriebe und eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger erzielt.

In der nachstehenden Abbildung 5-4 ist die prognostizierte Entwicklung des Endenergieverbrauchs des PKW-Verkehrs nach Trend und Klimaschutzszenario dargestellt. Demnach reduziert sich im Trend der Endenergieverbrauch im PKW-Verkehr bis zum Jahr 2022 auf rund 89.700 MWh_f/a. Bis zum Jahr 2030 ist eine weitere Minderung um ca. 27.700 MWh_f/a prognostiziert.

Im Klimaschutzszenario reduziert sich der Endenergieverbrauch im PKW-Verkehr um rund 42.000 MWh_f/a auf insgesamt ca. 88.500 MWh_f/a. Bis zum Jahr 2030 ist eine weitere Minderung um ca. 29.600 MWh_f/a prognostiziert.

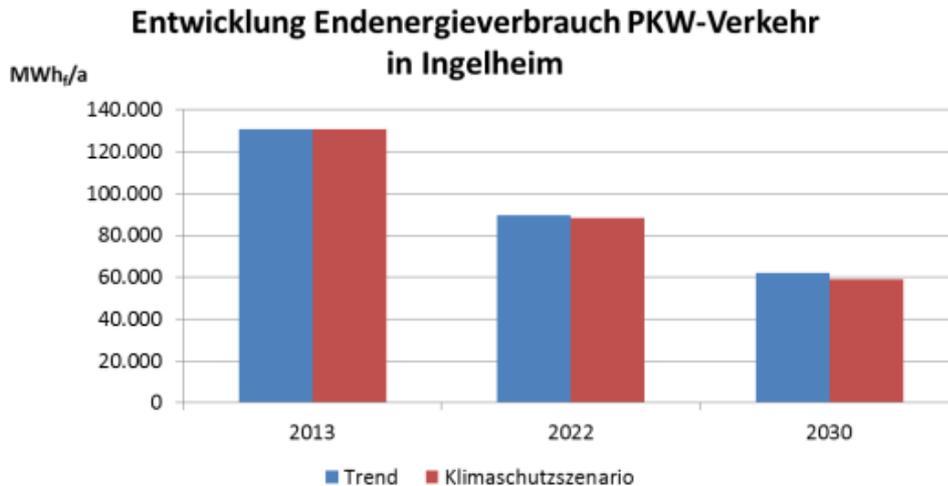


Abbildung 5-5 Prognostizierte Entwicklung des Endenergieverbrauchs PKW-Verkehr

In der nachstehenden Abbildung 5-6 sind die prognostizierten CO₂e-Emissionsminderungen im Bereich des PKW-Verkehrs dargestellt.

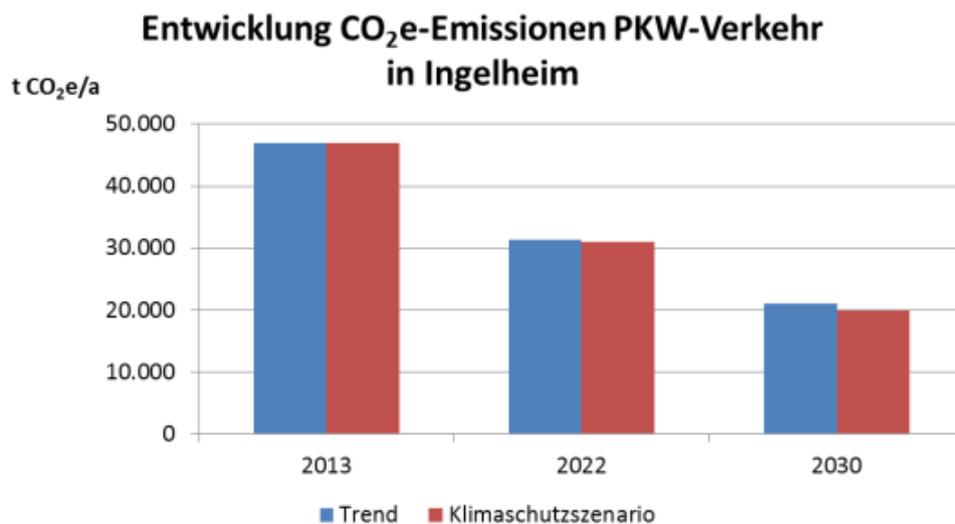


Abbildung 5-6 Prognostizierte Entwicklung der CO₂e-Emissionen PKW-Verkehr

Demnach reduzieren sich im Trend die CO₂e-Emissionen im PKW-Verkehr bis zum Jahr 2022 auf rund 31.400 t CO₂e/a. Bis zum Jahr 2030 ist eine weitere Minderung um ca. 10.400 t CO₂e/a prognostiziert.

Im Klimaschutzszenario reduzieren sich die CO₂e-Emissionen im PKW-Verkehr um rund 16.000 t CO₂e/a auf insgesamt ca. 31.000 t CO₂e/a. Bis zum Jahr 2030 ist eine weitere Minderung um ca. 11.000 t CO₂e/a prognostiziert.

5.3 Lokale Handlungspotenziale

Die kommunalen Einflussmöglichkeiten einer Stadt liegen insbesondere beim Binnen- und Quell-/Zielverkehr im Straßenverkehr (Motorisierter Individualverkehr, LKW, Landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge) sowie im Öffentlichen Personennahverkehr. Im Motorisierten Individualverkehr bewegen sich eine sehr große Anzahl an kleinen Emittenten, die es zu erreichen gilt. Änderungen im Mobilitätsverhalten der Bürgerschaft zu bewirken ist eine langfristige Aufgabe der Kommune.

In gewissem Maße kann eine Stadt auch die Einführung von alternativen Kraftstoffarten (z.B. Hybrid und Elektrofahrzeuge) unterstützen, z.B. durch Initiierung von Pilotprojekten (vgl. z.B. Kapitel 7.3.1., 7.3.3 oder 7.3.5). Bei den Faktoren mit einer der größten Auswirkungen auf die Energie- und CO₂e-Bilanz, nämlich der Zunahme der Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr oder die Verbesserung der spezifischen Kraftstoffverbräuche, hat eine Kommunalverwaltung kaum Möglichkeiten der Einflussnahme. Umsetzungsmöglichkeiten ergeben sich hier lediglich durch Unterstützung von Schulungs- und Informationsveranstaltungen für eigene Mitarbeiter oder die Initiierung von Beratungsangeboten im Bereich des Betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Nennenswertes Einsparpotenzial, auf das die Stadt einen Einfluss hat, beschränkt sich demnach auf die Reduzierung von Personenkilometern im Motorisierten Individualverkehr und die Förderung des Umstiegs vom PKW auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, wie den ÖPNV, das (Elektro)Fahrrad oder zu Fuß gehen. Um dieses Potenzial zu verwirklichen spielt das Thema Intermodalität, also die Kombination verschiedener Verkehrsträger eine sehr wichtige Rolle. Somit können die Vorteile und Flexibilität verschiedener Verkehrsträger weiterhin genutzt, aber gleichzeitig die Effizienz und die klimafreundliche Mobilität erhöht werden. Des Weiteren kann die Stadt Ingelheim durch ihre Vorbildfunktion die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung einer klimafreundlichen Mitarbeitermobilität unterstützen. Die positiven Ergebnisse geben Motivation und die gesammelten Erfahrungswerte Hilfestellung für andere ortsansässigen Akteursgruppen, wie z. B. Unternehmen, bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Diese Erkenntnisse sind in der Maßnahmenentwicklung und der Maßnahmenpriorisierung berücksichtigt.

6 Akteursbeteiligung

Eine zentrale Anforderung an der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes Klimafreundliche Mobilität der Stadt Ingelheim am Rhein ist eine enge Zusammenarbeit mit regionalen Kompetenz- und Entscheidungsträgern. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes ist es wichtig, das Verfahren der Konzepterstellung von Beginn an möglichst transparent zu gestalten. Es geht sich dabei um den Informationsaustausch zwischen den Akteuren vor Ort und den Konzepterstellern. Darüber hinaus gilt es für den Klimaschutz zu sensibilisieren und zu motivieren.

6.1 Projektgruppe

Im Rahmen der Projektgruppe bestehend aus dem Klimaschutzmanager der Stadt Ingelheim, Vertretern der relevanten Abteilungen der Stadtverwaltung, Fahrradbeauftragter sowie der Transferstelle Bingen und Grontmij GmbH als Konzeptentwickler wurde das Projekt geplant und gesteuert sowie Termine (Workshops, Gremienarbeit, Akteurseinbindung) vorbereitet. Einige der Projektgruppentreffen fanden gemeinsam mit der Projektgruppe des Teilkonzeptes „Anpassung an den Klimawandel – Strategien und Maßnahmen für die Stadt Ingelheim“ statt. Eine gemeinsame Durchführung von Projektgruppentreffen eignete sich für diese beiden Konzepte sehr gut, da mehrere Akteure seitens der Stadtverwaltung Ingelheim in die Erstellung beider Konzepte involviert waren. In fünf Projektgruppensitzungen berichtete die Transferstelle Bingen und Grontmij über die Arbeitsfortschritte und Zwischenergebnisse. Die Schwerpunkte, Probleme und mögliche Lösungsvorschläge und Ideen sowie weitere Schritte wurden diskutiert.

Die Moderation und Organisation der Projektgruppe war Aufgabe der Transferstelle Bingen. Die daraus entwickelten Ergebnisprotokolle sind dem Anhang des Berichtes zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität zu entnehmen.

Darüber hinaus wurden Einzelgespräche und Telefonate zwischen den jeweiligen Bearbeitern des Konzeptes mit den verantwortlichen Mitarbeitern aus der Verwaltung und weiteren relevanten Experten geführt, um Maßnahmenschwerpunkte zu konkretisieren. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die durchgeführten Veranstaltungen.

Tabelle 6-1 Überblick durchgeführter Veranstaltungen

Datum	Veranstaltung	Ziel
29.11.13	Auftaktveranstaltung	Festlegung der Schwerpunkte, Akteursbildung, Ausrichtung der Workshops
11.02.14	Projektgruppentreffen 1	Vorstellung beider Teilkonzepte vor dem Oberbürgermeister
06.05.14	Projektgruppentreffen 3 (zusammen mit TK Anpassung an den Klimawandel)	Vorstellung und Diskussion von Zwischenergebnissen, Vorbereitung des Expertenworkshop
23.06.14	Expertenworkshop Mobilität	Ist-Situation in Ingelheim, Sammlung erster Maßnahmenideen
10.07.14	Projektgruppentreffen 4 (zusammen mit TK Anpassung an den Klimawandel)	Nacharbeit Workshop 1 und Vorbereitung des Workshop 2
15.07.14	Expertengespräch Boehringer Ingelheim	Mobilitätsmanagement
08.09.14	Projektgruppentreffen 5	Vorbereitung Workshop 2 und 3
16.10.14	Workshop 2	Konkretisierung von Schwerpunktmaßnahmen
29.10.14	Workshop 3 „Kommunale Gesamtstrategie für Ingelheim“	Vorstellung und Diskussion von Maßnahmen mit politischen Gremien

6.2 Workshops

Es wurden zwei themenspezifische Workshops mit verschiedenen Zielgruppen durchgeführt. Ziel der Workshops war es, möglichst konkrete Maßnahmen für die Stadt Ingelheim zu entwickeln. Mit Hilfe von Einstiegsvorträgen wurde die Ausgangslage in der Stadt Ingelheim sowie mögliche Ansatzpunkte anhand guter Beispiele aus anderen Regionen aufgezeigt um so Impulse für die Diskussion im Forum zu geben. Um eine breite Basis für Umsetzungsideen zu schaffen, waren Teilnehmer aus verschiedenen Bereichen vertreten, wie zum Beispiel Stadtverwaltung, Energieversorgung, Handel und Gewerbe, Verkehrsunternehmen, Tourismus und Interessensverbände.

Folgende Workshops wurden in der Stadtverwaltung in Ingelheim durchgeführt:

- Expertenworkshop „Klimafreundliche Mobilität – Strategien und Maßnahmen für die Stadt Ingelheim“, 08. Juli 2014, 16.00 Uhr
- Vertiefungsworkshop „Klimafreundliche Mobilität“, 16. Oktober 2014, 16.00 Uhr
- Workshop „Kommunale Gesamtstrategie“, 29. Oktober 2014, 17.00 Uhr

Die Organisation und Moderation der Workshops übernahm die Transferstelle Bingen in Zusammenarbeit mit der Grontmij GmbH, Koblenz. Die daraus entwickelten Ergebnisprotokolle sind dem Anhang zu entnehmen.

Nachstehend sind die wesentlichen Ergebnisse der Workshops dokumentiert.

6.2.1 Expertenworkshop

Der Expertenworkshop fand als erster von drei durchgeführten Workshops zur klimafreundlichen Mobilität am 08. Juli 2014 in Ingelheim statt. Neben den Verantwortlichen der Stadt Ingelheim und den Konzeptentwicklern Transferstelle Bingen und Grontmij Koblenz erschienen insgesamt 33 interessierte Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Der größte Teil des beobachtbaren Anstiegs der mittleren globalen Temperatur seit Mitte des 20. Jahrhunderts ist sehr wahrscheinlich durch den beobachtbaren Anstieg der anthropogenen Treibhausgaskonzentration (THG-Konzentrationen) verursacht. Der Anteil der durch den Menschen verursachten THG-Konzentrationen nimmt im Trend (seit Beginn des Industriezeitalters) deutlich zu und bringt somit insgesamt die Gaskonzentrationen aus dem Gleichgewicht. Nachstehende Abbildung 6-1 verdeutlicht den Einfluss menschlicher Aktivitäten auf die atmosphärischen Konzentrationen wichtiger langlebiger Treibhausgase.

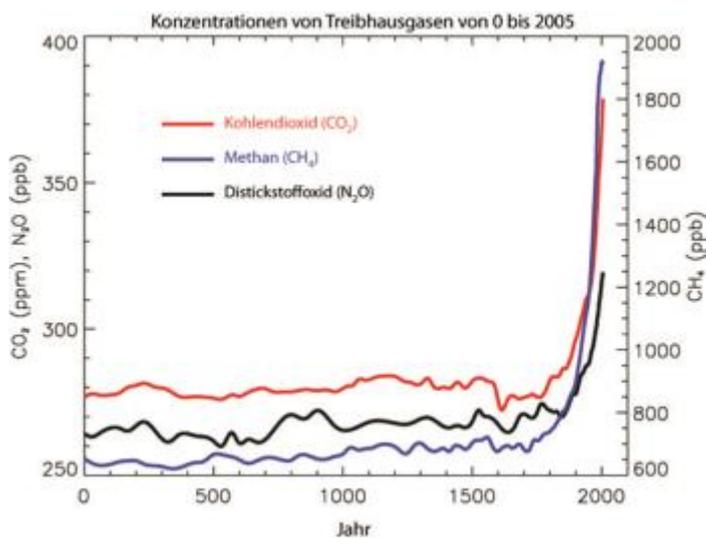


Abbildung 6-1 Atmosphärische Konzentrationen wichtiger langlebiger Treibhausgase während der letzten 2.000 Jahre. Anstiege seit etwa 1750 werden menschlichen Aktivitäten im Industriezeitalter zugeschrieben. Konzentrationseinheiten sind ppm (= parts per million) oder ppb (= parts per billion) und geben jeweils die Anzahl der Moleküle des Treibhausgases pro Million oder Milliarde Luftmoleküle in einer atmosphärischen Probe an. (Daten wurden in zusammengefasster und vereinfachter Form aus den Kapiteln 2 und 6 aus IPCC, 2007: Climate Change 2007- The Physical Science Basis übernommen.) (Quelle: IPCC 2007, FAQ 2.1, Fig. 1, S. 135).

Demnach ist der anthropogene Einfluss für den jetzigen und zukünftigen Klimawandel viel bedeutender als der geschätzte Einfluss durch Veränderungen natürlicher Prozesse. Eine rasche Senkung des Ausstoßes an klimaschädlichen Gasen ist Angesichts der fortschreitenden Klimaerwärmung somit unverzichtbar.

Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn entsprechende Minderungsleistungen auch im Verkehr erbracht werden, der derzeit rund 20 % der energiebedingten Treibhausgasemissionen in Deutschland verursacht¹¹.

Die Emissionen im Verkehrssektor in der Stadt Ingelheim machen rund 40 % der Gesamtemissionen im Stadtgebiet aus. Nicht alle Maßnahmen und Instrumente zur Emissionsminderung können allein auf Bundesebene umgesetzt werden. Neben Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen sind alle staatlichen Ebenen, insbesondere auch Kommunen gefordert nachhaltige Aktivitäten im Bereich einer klimafreundlichen Mobilität umzusetzen.

Das Ziel des Expertenworkshops war es einerseits einen Überblick über bereits durchgeführte Projekte im Bereich Verkehr und Mobilität zu erhalten und darüber hinaus mit den Experten mögliche Ideen und Maßnahmen, die in Ingelheim umgesetzt werden können zu identifizieren und zu diskutieren. Die Ergebnisse aus dem Expertenworkshop dienen als Entscheidungsgrundlage für die Festlegung von Schwerpunktthemen, die im Rahmen eines Vertiefungsworkshops weiter konkretisiert worden sind.

Ablauf des Expertenworkshops

Die Begrüßung erfolgte durch den Oberbürgermeister der Stadt Ingelheim, Herrn Ralf Claus. Anschließend führte Herr Joachim Walter von der Transferstelle Bingen und Projektleiter des Mobilitätskonzeptes in das Thema ein. Im Anschluss an die Vorstellungsrunde stellte Herr Markus Bastek von der Transferstelle Bingen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Workshops die wesentlichen Ziele, Inhalte und Methodik des „*Klimaschutzteilkonzeptes für eine klimafreundliche Mobilität der Stadt Ingelheim*“ vor. Des Weiteren gab er einen Einblick in die CO₂e-Bilanz mit speziellem Fokus auf den Verkehrssektor. Neben dem Bilanzierungsprinzip – Territorial- und Verursacherprinzip – wurden die zentralen Datenquellen für die CO₂e-Bilanz des Verkehrssektors genannt und anschließend die wesentlichen Ergebnisse dargestellt (vgl. hierzu Kapitel 3).

Die Vorstellung von best-practice Beispielen zur umweltfreundlichen Mobilität aus den Bereichen Gewerbe / Logistik, PKW / Motorisierter Individualverkehr, Pendlerverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Radschnellverbindungen, Tourismus und Bewusstseinsbildung diente als Impuls für die anschließende Diskussionsrunde. Die Diskus-

¹¹ Hintergrundpapier Umweltbundesamt: Treibhausgasausstoß in Deutschland 2012 – vorläufige Zahlen aufgrund erster Berechnungen und Schätzungen des Umweltbundesamt. Stand Februar 2013.

sionsrunde, die von Frau Marion Gutberlet von der Grontmij Koblenz geleitet wurde, erfolgte anhand nachstehender Leitfragen:

- Welche Maßnahmen wurden bereits in der Stadt Ingelheim umgesetzt?
- Welche Maßnahmen planen und/oder kennen Sie?
- Welche Maßnahmen könnte/sollte man anpacken?

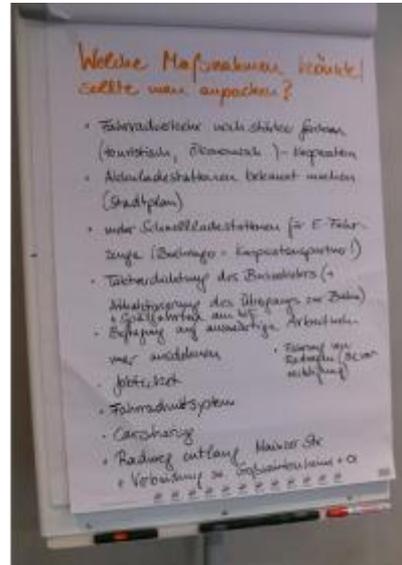


Abbildung 6-2 Expertenworkshop

Ergebnisse des Expertenworkshops

Im Folgenden werden die auf den Flipcharts festgehaltenen Ideen und Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nach Schwerpunktthemen tabellarisch (vgl. Tabelle 6-2) dokumentiert. Die Ergebnisse des Expertenworkshops werden im Hinblick auf eine tiefere Betrachtung, die im Rahmen eines Folgeworkshops erfolgen soll, von den Konzeptentwicklern in enger Abstimmung mit den Verantwortlichen der Stadt Ingelheim im Hinblick auf Realisierungschancen geordnet und in ihrer Priorität gewichtet.

Tabelle 6-2 Ergebnisse Expertenworkshop nach Themenschwerpunkten

Themenbereich	Maßnahmenswerpunkte
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Radwegeausbau und Radwegeführung verbessern • Radschnellverbindung • Gesamtkonzept Aufbau E-Ladesstationen (Verknüpfung mit Tourismuskonzept, Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern, Unternehmen) • Aufbau eines Fahrradmietsystems
Stadtbusverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Beratung/Umsetzung des neuen ÖV-Konzept • Ausweitung und Verbesserung des Angebotes (Preisstrukturen, Taktverdichtung, Spätfahrten an Wochenenden, Bediengebiet des Jugendtaxi)
Mobilität in Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten • Errichtung von (Schnell-)Ladesäulen für PKWs • Mobilitätsmanagement (Fahrradabstellanlagen, Förderung umweltfreundlicher Dienstreisen, Jobticket, Mitfahrzentrale,...)
MIV / Pendlerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Befragung zum Mobilitätsverhalten auswärtiger Arbeitnehmer • Car-Sharing • Förderung multi- und intermodale Angebote
Öffentlichkeitsarbeit / Bewusstseinsbildung	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätskompass • Neubürgerbroschüre • Eco-Driving

Die Präsentation und ein ausführliches Protokoll zum Workshop sowie ein Überblick der Teilnehmer sind dem Anhang zum Klimaschutzteilkonzept zu entnehmen.

6.2.2 Vertiefungsworkshop

Ziel des zweiten Workshops zur Mobilität war es drei Themenschwerpunkte, die sich im Rahmen des Expertenworkshop ergeben haben, vertiefend zu betrachten und nach Möglichkeit einen konkreten Fahrplan für die Realisierung bzw. Umsetzung der Maßnahme zu entwickeln.

Ablauf des Vertiefungsworkshops

Die Begrüßung erfolgte durch Herr Lauer (Amtsleiter Bauen, Planen, Umwelt). Anschließend führte Herr Joachim Walter von der Transferstelle Bingen und Projektleiter des Mobilitätskonzeptes in das Thema ein. Im Anschluss an die Vorstellungsrunde stellte

Herr Markus Bastek von der Transferstelle Bingen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Workshops die wesentlichen Ergebnisse der Bilanzierung und Potenziale im Bereich Verkehr vor. Im Rahmen des Workshops wurden 10 Maßnahmenideen aus verschiedenen Handlungsfeldern mit einem möglichem Ziel und umsetzbarer Strategie für Ingelheim vorgestellt. Nachstehende Maßnahmenpakete wurden für eine vertiefte Ausarbeitung priorisiert:

- Mobilitätspunkt Bahnhof Ingelheim
- Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung
- Bewusstseinsbildung für eine klimafreundliche Mobilität

Die Maßnahmenpakete wurden von den Teilnehmern in Arbeitsgruppen im Hinblick auf die Aspekte Ziel der Maßnahme, konkrete Umsetzungsschritte, zu beteiligende Akteure, Chancen/Hemmnisse sowie Umsetzungszeitraum diskutiert und bewertet.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen wurden anschließend im Plenum vorgestellt und diskutiert.

Ergebnis des Vertiefungsworkshops

Die Ergebnisse des Workshops spiegeln sich in der Dokumentation von Maßnahmensteckbriefen wieder (vgl. Kapitel 7). Diese geben einen Überblick über die wesentlichen Merkmale einer Maßnahme und beinhalten u.a. die Aspekte die in den drei Arbeitsgruppen erarbeitet worden sind.



Abbildung 6-3 Vertiefungsworkshop Mobilität

Nähere Informationen zu den einzelnen Maßnahmenpaketen können der Ergebnisdokumentation im Anhang zum Bericht entnommen werden.

6.2.3 Workshop „Kommunale Gesamtstrategie“

Ziel des Workshops ist es eine Einschätzung hinsichtlich der Machbarkeit und Relevanz von Maßnahmen aus Sicht der Kommunalpolitik zu bekommen.

Ablauf des Workshops

Im Rahmen dieses Workshops wurden die bisherigen Erkenntnisse und Empfehlungen zu Maßnahmenschwerpunkten, die aus den Experten- und Vertiefungsworkshop abgeleitet worden sind, den politischen Gremien vorgestellt und diskutiert.

Ergebnis des Workshops

Die vorliegenden Kenntniss aus dem Workshop zur „Kommunalen Gesamtstrategie“ werden weiter ausgearbeitet und fließen in die Dokumentation des Abschlussberichtes zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität ein.

Das Ergebnisprotokoll zum Workshop ist dem Anhang des Berichtes zu entnehmen.

7 Maßnahmen

Der Katalog an Einzelmaßnahmen bildet das Kernstück des Klimaschutzteilkonzeptes zur Mobilität und zeigt die Aktivitäten auf, mit denen die Stadt Ingelheim klimafreundliche Mobilität fördert und ihre Zielsetzung, gemäß dem Stadtleitbild 2022, erreichen kann. Folgende Gesichtspunkte dienen als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung:

- Ergebnisse der Energie- und CO₂e-Bilanz
- Ergebnisse der Potenzialanalyse
- Beiträge aus der Akteursbeteiligung
- Empfehlungen der Projektgruppe

Insgesamt wurden 40 Maßnahmen in zehn Handlungsfeldern identifiziert, die in den Kapiteln 7.3.1 bis 7.3.10 dargestellt und in den Maßnahmensteckbriefen detailliert beschrieben werden.

7.1 Maßnahmenbeschreibung: Aufbau, Inhalte, Bewertung

Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, werden die ausgewählten Maßnahmen in einem standardisierten Maßnahmenraster dargestellt. Dieses erlaubt eine spätere Sortierung und Priorisierung in direktem Vergleich der einzelnen Maßnahmen.

Der Maßnahmensteckbrief bietet einen knappen Überblick über die wesentlichen Merkmale der zentralen Maßnahmen und dazugehöriger flankierender Maßnahmen. Dazu gehören eine kurze Beschreibung der Maßnahme, Ziele und nächste Schritte, Handlungsfeld sowie Querverweise zu flankierenden Maßnahmen. Neben den eher deskriptiven Elementen werden im Bewertungsteil bewertende Kategorien berücksichtigt, welche die Grundlage für die Priorisierung von geeigneten Maßnahmen darstellen.

Die nachstehende Abbildung 7-1 zeigt beispielhaft den Aufbau eines Maßnahmensteckbriefs:

Maßnahmensteckbrief	Nr.
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Sektor	
Mobilität	
Handlungsfeld	

Radverkehr
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)
Nächste Schritte
Chancen und Hemmnisse
Zielgruppe
Verantwortliche
beteiligte Akteure
Einfluss auf die demografische Entwicklung
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung
Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Erfolgsindikatoren
Vorschlag von
Flankierende Maßnahmen

Bewertungskriterien	Punkte	Gewichtung	Bewertung
CO ₂ e-Einsparung	0	20%	0
Wirtschaftlichkeit	0	15%	0
Endenergieeinsparung	0	20%	0
Wertschöpfung	0	15%	0
Umsetzungsgeschwindigkeit	0	10%	0
Einflussnahme durch die Kommune	0	5%	0
Wirkungstiefe	0	15%	0
Gesamtwert			0

Abbildung 7-1 Aufbau Maßnahmensteckbrief

Im Folgenden werden die Kriterien, mit denen die Maßnahmen beschrieben werden, kurz erläutert.

Die dargestellte **Nummer** setzt sich aus einer laufenden Nummer zusammen. Für die flankierenden Maßnahmen einer Zentralmaßnahme werden Unternummern vergeben (bspw. 1.1).

Jede Maßnahme erhält einen griffigen **Titel**, um sie eindeutig für die weitere Kommunikation zu identifizieren.

Im Feld „**Sektor**“ steht bei allen Maßnahmensteckbriefen einheitlich „Mobilität“.

Das Auswahlfeld **Handlungsfeld** beschreibt das Umfeld, in welchem die Maßnahme ihre Wirkung hat. Es erfolgt eine Unterteilung in folgende Handlungsfelder:

- ÖPNV
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Motorisierter Individualverkehr / Pendler
- Intermodalität (Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln)
- Elektromobilität
- Stadtverwaltung
- Unternehmen
- Kultur und Tourismus
- Bewusstseinsbildung

Die **Kurzbeschreibung des Projektes** umfasst stichwortartig die allgemeine Beschreibung der Maßnahme. Sie skizziert v. a. die Ziele der jeweiligen Maßnahme. Des Weiteren werden die flankierenden Maßnahmen aufgeführt, die für die Umsetzung der Zentralmaßnahme erforderlich sind.

Weiterhin werden Angaben gemacht, die für die Koordination und Umsetzung der Maßnahme relevant sind:

Im Feld **Nächste Schritte** werden die nächsten Handlungsschritte, die für die Umsetzung der Maßnahmen erforderlich sind, kurz beschrieben.

Als **Chancen und Hemmnisse** werden die Chancen, die mit der Maßnahme verbunden sind, sowie eventuelle Schwierigkeiten und Hindernisse angegeben, die die Umsetzung der Maßnahme erschweren oder blockieren können. Die Angaben stellen Erfahrungswerte aus der Praxis dar, die hilfreich für den Klimaschutzmanager der Stadt Ingelheim sein können.

Das Auswahlfeld **Zielgruppe** beschreibt, für welche Akteure diese Maßnahme zugeschnitten ist. Hierbei handelt es sich in der Regel um Akteursgruppen, auf die namentliche Benennung wurde überwiegend an dieser Stelle bewusst verzichtet.

Unter der Rubrik **Verantwortliche** werden die Personen oder Personenkreise benannt, die die jeweilige Maßnahme verantwortlich begleiten können. Erfahrungsgemäß ist es

wichtig, sog. Kümmerer zu benennen, die sich hinter die Umsetzung eines Projekts „klemmen“.

Als **beteiligte Akteure** können Ansprechpartner während der Umsetzung sowie ausführende Personen genannt werden. Auch hier wurde auf die namentliche Nennung von Einzelpersonen verzichtet.

Im Feld **Einfluss auf die demografische Entwicklung** erfolgt soweit für die jeweilige Maßnahme relevant, ein Bezug zur demografischen Entwicklung.

Im Feld **Kosten und Finanzierungsmöglichkeit** werden v. a. im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit abschätzbare Kosten dargestellt, die für Flyer, Internetauftritt o. ä. anfallen. Soweit möglich, sind auch Möglichkeiten zur Finanzierung/ Förderung angegeben.

Im Eingabefeld **Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung** wird die Auswirkung auf die von der Maßnahme ausgelösten lokalen Investitionen und lokal erzeugten Geldströme betrachtet. Maßnahmen, die von lokalen Akteuren umgesetzt werden, werden entsprechend höher bewertet.

Das Auswahlfeld **Umsetzungszeitraum** ist unterteilt in „kurzfristig“, „mittelfristig“, „langfristig“. Hierbei kann von folgender Einstufung ausgegeben werden (Angabe von Monaten, bis die Maßnahme umgesetzt ist):

- kurzfristig: ca. 1 – 2 Jahre
- mittelfristig: > 2 Jahre (Zeithorizont bis Jahr 2022)

Im Feld **Erfolgsindikatoren** werden Indikatoren aufgeführt, die zur Überprüfung dienen, wie erfolgreich die Maßnahme im Hinblick auf die ursprüngliche Planung umgesetzt wurde. Sie sind damit eine wichtige Größe für das Klimaschutz-Controlling.

Das Eingabefeld **Vorschlag von** enthält die Angabe, wer die Maßnahme vorgeschlagen hat. Der Klimaschutzmanager erhält im Hinblick auf die Umsetzung einen konkreten Ansprechpartner.

Unter **Flankierende Maßnahmen** können Maßnahmen genannt werden,

- die als Werkzeug zur Erreichung der in den zentralen Maßnahmen beschriebenen Ziele dienen
- die einen Bezug zu mehreren Handlungsfeldern haben und daher in die selbe Richtung wirken

Der Bewertungsteil des Maßnahmenkataloges setzt sich aus mehreren Elementen zusammen. Zu den Kriterien zählen:

- das **CO₂-Minderungspotenzial**, gemessen am errechneten wirtschaftlichen Gesamtminderungspotenzial
- die **Wirtschaftlichkeit** der Maßnahme, welche auf dem Verhältnis von Amortisationszeit zu Nutzungsdauer beruht
- die **Endenergieeinsparung** verglichen mit dem im Szenario berechneten wirtschaftlichen Einsparpotenzial
- die **Wertschöpfung**: Effekte, die sich positiv auf die lokale / regionale Wirtschaft, positiv auf die Kaufkraft in der Region und positiv auf die Einnahmen im kommunalen Haushalt auswirken
- die **Umsetzungsgeschwindigkeit**, welche angibt, im welchen Zeitraum die Maßnahme umgesetzt werden soll
- die **Einflussmöglichkeiten der Kommune** und
- die **Wirkungstiefe**, welche angibt, wie viele unterschiedliche Zielgruppen von der Maßnahme angesprochen werden.

7.2 Auswertung der Maßnahmen

Die Maßnahmensteckbriefe wurden entsprechend ihrer Bedeutung sortiert und nummeriert. Die nachstehende Auflistung der Maßnahmen zeigt eine große Bandbreite aus einfacheren, kurzfristig realisierbaren bis hin zu komplexen, eher langfristig strategisch angelegten Maßnahmen, mit mehr Vorbereitungszeit. Schlüsselrollen für die Erreichung der Ziele im Bereich Verkehr und Mobilität in der Stadt Ingelheim spielen insbesondere:

- Förderung des Umweltverbundes (insbesondere ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) durch Weiterentwicklung von attraktiven, bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten für den Alltagsverkehr
- Errichtung dazu notwendiger Infrastrukturen, die eine räumliche Verknüpfung der Verkehrsträger fördern
- Unterstützung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (inkl. Infrastruktur)
- Zielgruppenspezifische Mobilitätsbildung

Unter der Prämisse, dass diese Ziele im Fokus stehen sollen, wurden die Maßnahmen mit ihren Bewertungen (s. nachfolgende tabellarische Übersicht) gegenübergestellt und in eine Prioritätenliste nach Handlungsfeldern gebracht. Dabei haben konkret messbare Faktoren wie die CO₂e-Emissionsminderung genauso eine Rolle gespielt, wie die Einschätzung der Öffentlichkeitswirksamkeit o. ä.

Im Ergebnis erhält die Stadt Ingelheim eine Empfehlung der Ersteller des Klimaschutzteilkonzeptes, die gespickt ist mit umfangreichen Kenntnissen und zahlreichen Praxiserfahrungen. Dennoch können sich natürlich im Laufe der Zeit, z. B. durch Änderungen

bei der Förderpolitik oder abhängig von den persönlichen Erfahrungen des Klimaschutzmanagers andere Schwerpunkte ergeben. Dieses Ranking stellt daher eine Empfehlung für die Diskussion dar und sollte laufend auf den Prüfstand gestellt werden.

7.3 Maßnahmenübersicht

Die Maßnahmenkatalog besteht aus 10 zentralen wichtigen Maßnahmen, die in verschiedenen Handlungsfeldern wirken. Zu den zentralen Maßnahmen gibt es jeweils weitere flankierenden Maßnahmen, die weitere Maßnahmenschritte zur Erreichung der in den zentralen Maßnahmen dargelegten Ziele beschreiben. In der nachstehenden Tabelle 7-1 sind die zentrale Maßnahmen mit Bewertung dargestellt.

Tabelle 7-1 Zentrale Maßnahmenvorschläge

Nr.	Maßnahme	Bewertung
1.	Mobilitätspunkt Bahnhof	4,4
2.	Optimierung und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Ingelheim	4,0
3.	Angebote für Mitfahrer / Pendler in der Stadt Ingelheim entwickeln	3,9
4.	Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung	3,65
5.	Weiterentwicklung der Elektromobilität in Ingelheim	3,65
6.	Alternative Mobilitätskonzepte im Bereich Kultur & Tourismus	3,35
7.	Bewusstseinsbildung bei Kindern fördern	3,3
8.	Förderung des Radverkehrs	3,3
9.	Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen fördern	3,15
10.	Förderung des Fußverkehrs	3,15

Nachstehende Tabelle 7-2 zeigt eine Liste aller Maßnahmen.

Tabelle 7-2 Maßnahmenliste

Nr.	Maßnahme	Bewertung
1.	Mobilitätspunkt Bahnhof	4,4
1.1	Aufbau eines (Elektro-)Car-Sharing am Bahnhof Ingelheim	
1.2	Aufbau eines Verleihs von (Elektro-)Rädern, Lastenrädern am Bahnhof Ingelheim	
1.3	Einrichten einer Fahrradwerkstatt am Bahnhof Ingelheim	
1.4	Einrichten Info-Tafel: Mobilitätspunkte	
1.5	Einrichten einer Mobilitätszentrale	
2.	Optimierung und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Ingelheim	4,0
2.1	Erweiterung des Buslinienangebotes und Taktanpassung	
2.2	Einführung eines Nachtbusses zu Veranstaltungen (elektrisch betrieben)	
2.3	Einführung der „Ingelheim-Karte“	
2.4	Förderung der Fahrradmitnahme in Bussen	
2.5	CO ₂ -Strategie für den Stadtbusverkehr: Klimafreundliches Beschaffungswesen	
3.	Angebote für Mitfahrer / Pendler in der Stadt Ingelheim entwickeln	3,9
3.1	Durchführung einer Befragung zum Mobilitätsverhalten von Pendlern	
3.2	Errichtung von Mobilitätsstationen in Stadtteilen	
3.3	Stärkung der Nahmobilität ("Stadt der kurzen Wege") in der Siedlungs- und Verkehrsplanung	
3.4	Mitfahrerparkplätze besser kenntlich machen und ausbauen	
3.5	Unterstützung der Bildung von Fahrgemeinschaften	
3.6	Öffnung von gewerblichen Fuhrparks für private Nutzung und Pendelfahrten	
3.7	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung nach ökologischen Zielvorstellungen und frühzeitige Berücksichtigung in Planungsprozessen	
3.8	Klimafreundliche Mobilität in Planungsprozessen zur Stadtentwicklung und Stadtplanung berücksichtigen	

4.	Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung	3,65
4.1	Mobilitätsbefragung der Mitarbeiter/innen der Verwaltung als Grundlage für weitere Einzelmaßnahmen	
4.2	Mitfahrerportal „mitfahren-rlp“ bekannter machen und für die Stadtverwaltung individualisieren	
4.3	Durchführung eines Radrennens „12h-Biken für den Klimaschutz“	
4.4	Jobticket verbreitet nutzen	
4.5	Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur in der Stadtverwaltung	
4.6	Leaserad einführen	
4.7	Mobilitätsleitfaden für städtische Mitarbeiter	
4.8	Mobilitätsmanager	
5.	Weiterentwicklung der Elektromobilität in Ingelheim	3,65
5.1	Einrichtung von (Schnell-)Ladesäulen an öffentlichen Einrichtungen	
5.2	Anreize für Klimafreundliche Gestaltung des MIV schaffen	
6.	Alternative Mobilitätskonzepte im Bereich Kultur & Tourismus	3,35
6.1	Mobilität für Weinmeile	
6.2	Veranstaltungen mit besonderen Mobilitätskonzepten	
6.3	Weiterentwicklung des thematischen Führungsangebotes in Ingelheim: Mobile Führung mit Elektrorädern	
7.	Bewusstseinsbildung bei Kindern fördern	3,3
7.1	Mobilitätsberatung für Senioren	
8.	Förderung des Radverkehrs	3,3
8.1	Weitere Anstrengungen für die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr	
8.2	Einrichtung einer Direktradverbindung zwischen Mainz und Bingen	
9.	Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen fördern	3,15
9.1	Informationsveranstaltung für Betriebe zum Mobilitätsangebot in Ingelheim	
9.2	(Beratung für ein) Betriebliches Mobilitätsmanagement	
9.3	Förderung von Fahrgemeinschaften durch Unternehmen	
9.4	Optimierung der City-Logistik: Stadtleitsystem (LKW-Navigation)	

10.	Förderung des Fußverkehrs	3,15
10.1	Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für einen attraktiven Fußverkehr	
10.2	Zu Fuß zum Kindergarten / zur Schule	

In den Kapiteln 7.3.1 bis 7.3.10 werden die Maßnahmen detaillierter beschrieben.

7.3.1 Maßnahme 1: Mobilitätspunkt Bahnhof

Maßnahmensteckbrief	Nr.1
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Mobilitätspunkt Bahnhof	
Sektor	
Mobilität	
Handlungsfeld	
Intermodalität	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Mobilitätspunkte unterstützen die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel des Umweltverbundes, so dass der Umstieg oder das zeitweise „Stehenlassen“ des eigenen PKW gefördert wird. Der Mobilitätspunkt definiert sich als ein multimodal eingerichteter Standort, der für jeden Wegezweck das passende Angebot bereithalten kann: ÖV-Anschluss, Park & Ride, Bike & Ride, hochwertige Radabstellmöglichkeiten, Taxi-Stand, Car-Sharing, Ladesäulen für Elektroräder und Elektroautos.</p> <p>Als zentraler Verkehrsknotenpunkt nimmt der Bahn- und Busbahnhof in Ingelheim eine wichtige Rolle ein. Mit dem Fahrradparkhaus besteht für Berufspendler bereits eine sichere Abstellmöglichkeit für Räder.</p> <p><u>Ziel der Maßnahme:</u></p> <p>Der Standort Bahnhof soll um zusätzliche Einrichtungen erweitert werden, um den Service und die Infrastruktur für eine klimafreundliche Mobilität zu verbessern.</p> <p>Kurzfristiges Ziel ist der Aufbau eines (Elektro-)Car-Sharing am Standort. Bei erfolgreichem Anlauf soll das Mobilitätsangebot mittel- bis langfristig sukzessive ausgebaut werden (vgl. Maßnahmen 1.2 bis 1.5).</p> <p><u>Handlungsoptionen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme 1.1: Aufbau eines (Elektro-)Car-Sharing am Bahnhof Ingelheim • Maßnahme 1.2: Aufbau eines Verleihs von (Elektro-)Rädern, Lastenrädern am Bahnhof Ingelheim • Maßnahme 1.3: Einrichten einer Fahrradwerkstatt am Bahnhof Ingelheim • Maßnahme 1.4: Errichtung Info-Tafel: Mobilitätsangebote • Maßnahme 1.5: Errichtung einer Mobilitätszentrale für individuelle Mobilitätsberatung am Bahnhof Ingelheim 	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Kontaktaufnahme zwischen Verantwortlichen und beteiligten Akteuren • Vernetzung der Akteure zur Gewinnung von Kooperationspartner • Umsetzung der Maßnahme 1.1 (kurzfristig) • Bewerbung der Maßnahmenumsetzung durch konsequente begleitende Öffentlichkeitsarbeit 	

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Förderung des Umstiegs auf alternative Verkehrsmittel zum PKW

Hemmnisse:

- Finanzierung und Personal
- Akzeptanz in der Bevölkerung

Zielgruppe

- Pendler
- weiterführend: Bürger der Stadt Ingelheim, Touristen

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager und weitere Mitglieder der Arbeitsgruppe "Mobilität")

beteiligte Akteure

- Boehringer Ingelheim
- Rhein Hessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH
- weitere Unternehmen in Ingelheim
- Fahrradhändler
- Deutsche Bahn AG
- Hotel- und Gaststättengewerbe
- Weitere Mobilitätsdienstleister (Car-Sharing-Anbieter, etc.)

Einfluss auf die demografische Entwicklung

Durch die demografische Entwicklung steigt die Anzahl älterer Menschen, die individuelle und günstige Bring- und Holdienste in Anspruch nehmen. Car-Sharing-Angebote stellen eine zusätzliche Möglichkeit dar, damit die Bevölkerung weiter mobil bleibt.

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

- Kostenangaben: siehe Flankierende Maßnahmen
- Finanzierungsmöglichkeit: Förderung investiver Maßnahmen für eine Klimafreundliche Mobilität im Rahmen der Kommunalrichtlinie

Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung

Hoch, da hohe Investitionskosten durch Gewerkekosten. Maßnahnumsetzung sollte unter Beteiligung ortsansässiger Firmen stattfinden.

Umsetzungszeitraum

mittelfristig

- kurzfristig: Aufbau eines (Elektro-)Car-Sharing: Erstes Angebot in ca. 6 Monaten (Öko-Messe Ingelheim)
- mittelfristig: Aufbau einer Verleihstation für (Elektro-)Räder und Lastenräder und Errichtung einer Mobilitätszentrale

Erfolgsindikatoren

Nutzerzahlen der Angebote am Mobilitätspunkt Bahnhof, wie bspw. Auslastung der Nutzung der Angebote

Vorschlag von
Teilnehmer Workshop Mobilität
Leitsatz
Schaffung eines zentralen Mobilitätspunktes am Bahnhof in Ingelheim für einen optimalen Übergang zwischen den Verkehrsmitteln.
Flankierende Maßnahmen
Maßnahmen: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5

Bewertungskriterien	Punkte	Gewichtung	Bewertung
CO ₂ e-Einsparung	5	20%	1
Wirtschaftlichkeit	4	15%	0,6
Endenergieeinsparung	4	20%	0,8
Wertschöpfung	4	15%	0,6
Umsetzungsgeschwindigkeit	4	10%	0,4
Einflussnahme durch die Kommune	5	5%	0,25
Wirkungstiefe	5	15%	0,75
Gesamtwert			4,4

Maßnahmensteckbrief	Nr.1.1
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Aufbau eines (Elektro-)Car-Sharing am Bahnhof Ingelheim

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Ein Baustein zum Ausbau des Bahnhofs Ingelheim zu einem umfassenden Mobilitätspunkt ist der Aufbau eines (Elektro-) Car-Sharing-Angebotes. Hierfür sollen z.B. 1-3 bestehende Parkplätze am Bahnhof in Ingelheim /Tiefgarage „Neue Mitte“ für dieses Angebot umgewidmet werden.

Als Initiator für dieses Projekt hat sich die Firma Boehringer Ingelheim ausgesprochen. Das Car-Sharing Angebot soll zunächst in die dienstliche Nutzung der Mitarbeiter von Boehringer eingebunden werden. Bei erfolgreichem Verlauf, soll das Angebot weiteren Zielgruppen zur Verfügung stehen.

Durch ein gezieltes Marketing soll der Bekanntheitsgrad und die Akzeptanz in der Bevölkerung gefördert werden mit dem Ziel Neukunden anzuwerben. Wenn die Akzeptanz und der Bedarf für dieses Angebot ausreichend ist, soll ein Stationsnetz im Stadtgebiet und Region aufgebaut werden (insbesondere an Mobilpunkten), um es Einwohnern und Pendlern zu ermöglichen auf ein eigenes Auto oder ein Zweitwagen verzichten zu können und für „gelegentliche“ Fahrten kostengünstig auf ein „geteiltes“ Auto zurückzugreifen.

Parallel soll eine Marktanalyse durchgeführt werden, um einen Überblick zu erhalten, welche Car-Sharing-Systeme (Varianten, Betreiberformen und Anbieter) es bereits gibt um eine Übertragbarkeit für Ingelheim zu prüfen.

Nächste Schritte

- Flächenangebote und Infrastruktur schaffen (Kommunalpolitik kann hier fördernd tätig werden)
- Finanzierungsmöglichkeiten klären
- Kooperationspartner gewinnen
- Durchführung einer Testphase des Elektro-Car-Sharing durch den Initiator Firma Boehringer + ggf. weitere Akteure
- Einführung/Start des (Pilot-)Projektes
- Parallel: Durchführung einer Bestandsanalyse: Welche Car-Sharingssysteme (Varianten, Betreiberform, Anbieter) gibt es schon und gäbe es eine Übertragbarkeit auf Ingelheim?
- Vernetzung der Akteure zur Gewinnung von Partnern
- konsequente begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Nutzung des Angebotes

Chancen und Hemmnisse

- Chancen:
- Verfügbarkeit von Parkplätzen mit Stromanschlüssen
- Hemmnis:
- Identifizierung geeigneter Flächen
 - Fehlendes Personal und Finanzierung
 - Akzeptanz in der Bevölkerung unklar

Zielgruppe
<ul style="list-style-type: none"> • Kurzfristig: Mitarbeiter Boehringer Ingelheim • Weiterführend: Berufspendler, Bevölkerung allgemein
Verantwortliche
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager)
beteiligte Akteure
<ul style="list-style-type: none"> • Boehringer Ingelheim • Rhein Hessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH • Weiterführend: weitere Unternehmen in Ingelheim • Car-Sharing-Anbieter (z.B. Flinkster, Cambio, Stadtmobil, etc.)
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
<ul style="list-style-type: none"> • Annahme: Errichtung von 3 (Schnell-)Ladesäulen: Kosten für 1 Schnellladesäule ca. 30.000 – 40.000 € • zzgl. Kosten für Bodenbearbeitung, Fundament, Leitung, Anschluss, Inbetriebnahme die nicht quantifiziert werden können • Finanzierungsoptionen: Vielfältige Förderstruktur im Bereich Elektromobilität vorhanden
Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Aufbau eines (Elektro-)Car-Sharing bis April 2015 (Öko Messe in Ingelheim)
Erfolgsindikatoren
Nutzerzahlen: Auslastung der Fahrzeuge
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop "Mobilität"
Leitsatz
Start eines (Elektro-)Car-Sharing am Standort Bahnhof Ingelheim in 2015.

Maßnahmensteckbrief	Nr.1.2
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Aufbau eines Verleihs von (Elektro-)Rädern, Lastenräder am Bahnhof Ingelheim

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Öffentliche Fahrräder ergänzen die schnelle Fortbewegungsmöglichkeit im Liniennetz des öffentlichen Nahverkehrs durch eine punktgenaue Zielerreichung mit dem Fahrrad. Das steigert die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs und stärkt die Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbundes gegenüber dem PKW.

Ziel der Maßnahme:

Als weiterer Baustein zur Nahmobilitätsergänzung, neben dem Carsharing, soll am Bahnhof Ingelheim ein flexibles öffentliches Fahrradverleihsystem für (Elektro-)Fahrräder und Lastenrädern aufgebaut werden.

Voraussetzung für den Erfolg sind ein Zugang von Leihfahrrädern rund um die Uhr und ein Netz von Abhol- und Rückgabe-Stationen im Innenstadtbereich und in den Stadtteilen sowie in der Region.

Hier wäre ein Kooperation mit bestehenden Anbietern von Fahrradverleihsystemen in Rheinhessen zu prüfen (Infos: <http://www.rheinhessen.de/e-bikes.html>). Die Kooperation mit bestehenden Anbietern bietet die Möglichkeit die Maßnahme direkt oder beispielsweise durch Werbeeinnahmen fördern zu lassen.

Das Angebot sollte auch im Bereich des Tourismus beworben werden. Hotels- und Gaststätten können mit Angeboten werben, wie z.B. „Bett & E-Bike“ und/oder „1 Übernachtung und kostenloses E-Mobil-Ticket“.

Nächste Schritte

- Bedarfsanalyse und Aufstellung eines langfristigen Finanzierungsplanes
- Analyse der Anbieter für Fahrradverleihsysteme und Auswahl
- Durchführung einer Testphase mit entsprechendem Anbieter
- Einführung des Fahrradverleihsystems und begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Förderung des Umstiegs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
- Stärkung der Fahrradförderung
- Heranführen von neuen Personenkreisen an die Fahrradnutzung
- Anbindung von Arbeitsplatz- und Einzelhandelsstandorten in der Peripherie an das ÖPNV-Netz
- Tourismus: Umweltfreundliche und gesündere Organisation der Mobilität von Gästen
- Anwendungsfeld Firmenfahrrad: Öffentliche Fahrräder als Diensträder für Mitarbeiter oder als Hotel-fahrräder für das Beherbergungsgewerbe nutzen
- CO₂-Minderungspotenzial

Hemmnisse:

- Finanzierung

Zielgruppe

- (Berufs-)Pendler
- Touristen
- allgemein: Radfahrer

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager, Fahrradbeauftragter der Stadt Ingelheim)

beteiligte Akteure

- Rhein Hessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH
- Weitere Unternehmen
- Fahrradhändler
- Anbieter von Fahrradverleihsystemen
- Hotel- und Gaststättenbetriebe

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

- Kosten für hohen Dienstleistungsaufwand sowie Wartung und Verteilung der Leihräder
- Kosten für Fahrräder (je nach System): 250 € bis über 1.000 € pro Fahrrad
- Ausgaben für die Errichtung einer Station: ca. 50.000 – 70.000 €; einfachere Stationen (z.B. System nextbike): ca. 500 € - 2.000 €
- Finanzierungsoptionen: Nutzergebühren, öffentliche Mittel (Kommunalhaushalt, ÖPNV-Budget), Einnahmen aus Stadtmarketing und/oder Wirtschaftsförderung, Allianzen mit Unternehmen (Werbung auf Fahrrädern)

Umsetzungszeitraum

mittelfristig

Erfolgsindikatoren

Nutzerzahlen: Auslastung der Verleihstationen

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Leitsatz

Errichtung eines Netzes an Fahrradverleihstationen im Stadtgebiet von Ingelheim.

Maßnahmensteckbrief	Nr.1.3
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Einrichten einer Fahrradwerkstatt am Bahnhof Ingelheim	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
Bestehende Einrichtungen wie das Fahrradparkhaus am Bahnhof in Ingelheim sollen um Angebote zur Wartung, Reparatur und Pflege ergänzt werden. Hierzu soll eine Fahrradwerkstatt am Bahnhof eingerichtet werden. Kleinere Wartungs- und Pflegearbeiten können somit angeboten werden. Die Fahrradwerkstatt kann entweder durch Fahrradhändler der Region betrieben werden oder bspw. durch Interessensgemeinschaften und Dienstleistungsunternehmen im sozialen Bereich (u.a. Jugendarbeit).	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines Konzeptes (Fahrplan, Finanzierung) mit zu beteiligenden Akteuren • Umsetzung • Einbindung der Presse 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufbau eines umfassenden Service-Angebotes für Radfahrer • Stärkung der Fahrradförderung • Förderung der Jugendarbeit <p><u>Hemmnisse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung und qualifiziertes Personal 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • (Berufs-)Pendler • allgemein: Radfahrer 	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager, Fahrradbeauftragter der Stadt Ingelheim)	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsdienstleister • Fahrradhändler • Dienstleistungsunternehmen im sozialen Bereich • Team der Fahrradwerkstatt des Mehrgenerationenhauses Ingelheim-West 	
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit	
Keine Ausweisung von Kosten: Errichtung einer Fahrradwerkstatt zu spezifisch im Hinblick auf Grundstückskosten, Gründung, Herrichtung des Geländes	
Finanzierungsoptionen: Nutzergebühren, öffentliche Mittel (Kommunalhaushalt, ÖPNV-Budget), Einnahmen aus Stadtmarketing und/oder Wirtschaftsförderung, Allianzen mit Unternehmen, Fahrradhändler, etc.	

Umsetzungszeitraum
mittelfristig
Erfolgsindikatoren
Auslastung: Nutzung des Angebotes
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Maßnahmensteckbrief	Nr.1.4
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Errichtung Info-Tafel: Mobilitätsangebote	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Am Bahnhof Ingelheim soll eine Informationstafel errichtet werden, die eine gute Übersicht zu den bestehenden Mobilitätsangeboten in der Stadt Ingelheim bietet. Diese Informationen können von Verkehrsteilnehmern genutzt werden, um sich vor der Fahrt über mögliche Angebote zu informieren und die Angebote dann optimal nutzen zu können. Die Informationstafel kann u.a. bieten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informationen zum Stadtbusverkehr und Regionalbusverkehr (Linienangebot und Strecken, Liniennetzplan, etc.) • Meldungen über Störungen im öffentlichen Nahverkehr (Sperrungen in Folge von Baustellen, Veranstaltungen, Wartungsarbeiten, witterungsbedingte Einschränkungen, etc.) • Angebot Anruf-Sammeltaxi (Abfahrtstellen, Nutzungszeiten, Auskunft) • Angebot Jugend-Taxi (Abfahrtstellen, Nutzungszeiten, Auskunft) • Informationen über weitere flexible Mobilitätsangebote (soweit vorhanden), wie z.B. Car-Sharing, Bike-Sharing • Ergänzend: Intermodaler Routenplaner (Stadtbusverkehr, PKW, Fahrrad, zu Fuß, Park & Ride, Bike & Ride) • Weitere Informationen rund um den Verkehr in Ingelheim 	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung zwischen beteiligten Akteuren bzgl. Umsetzung der Maßnahme • Umsetzung der Maßnahme 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Bekanntmachung bestehender Mobilitätsangebote in der Stadt Ingelheim <p><u>Hemmnisse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vandalismus 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzer des Öffentlichen Nahverkehrs 	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager)	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN GmbH bzw. ORN GmbH) 	
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit	
<p>ca. 1.500-2.000 € für Abstimmung und Layout, Material und Montage</p> <p>Finanzierungsoptionen: Öffentliche Mittel (Kommunalhaushalt, ÖPNV-Budget), Sponsoren</p>	

Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none">• Bessere Wahrnehmung des bestehenden Mobilitätsangebotes• Höhere Auslastung bzw. Nutzerzahlen• Imagesteigerung Ingelheims
Vorschlag von
Transferstelle Bingen

Maßnahmensteckbrief	Nr.1.5
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Errichtung einer Mobilitätszentrale am Bahnhof Ingelheim	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
Langfristig soll eine zentrale Anlaufstelle zur Mobilitätsberatung am Bahnhof in Ingelheim eingerichtet werden.	
<u>Ziel der Maßnahme:</u>	
Etablierung eines umfassenden Beratungs- und Serviceangebotes im Bereich der umweltfreundlichen Mobilität für Bürger/innen, Betriebe, Behörden im Bereich	
Die Aufgabe der Mobilitätszentrale sind umfassende Informationen zu (Bus, Schiene, Fahrrad, Carsharing) bereitzustellen, des Weiteren das Beschwerdemanagement sowie der Aufbau und Pflege einer Internetseite. Weitere Aufgaben die beispielsweise durch die Anlaufstelle abgedeckt werden können sind: betriebliche Mobilitätsberatung, Öffentlichkeitsarbeit zum Umweltverbund, Netzwerk mit anderen Akteuren sowie Erfassung einer Mängelliste für Rad- und Fußwege.	
Die Mobilitätszentrale soll zu den üblichen Dienstzeiten besetzt sein. Die Mobilitätszentrale sollte zusammen mit Partnern vor Ort (s. beteiligte Akteure) aufgebaut und betrieben werden.	
Die Mobilitätsberatung ist in der Stadt Ingelheim bekannt zu machen und zu bewerben, sodass viele Personen, Firmen oder Behörden das Angebot nutzen.	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung von möglichen Räumlichkeiten im Bahnhofsgebäude bzw. Bahnhofsnähe • Entwicklung eines Konzeptes • Begleitende Öffentlichkeitsarbeit 	
Chancen und Hemmnisse	
<u>Chancen:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung eines umfassenden Beratungs- und Service-Angebotes für Bürger im Bereich Mobilität • Sensibilisierung der Bürger/innen für umweltfreundliche Mobilität • Mobilitätsberatung und Fahrtenorganisation für Private und Betriebe • Veränderung des Modal Split weg vom MIV hin zum Umweltverbund 	
<u>Hemmnisse:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Personeller Aufwand 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • Alle Bürger/innen in Ingelheim und Region 	
Verantwortliche	
Stadt Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager)	

beteiligte Akteure
<ul style="list-style-type: none"> • Deutsche Bahn • Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN GmbH) • ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH • Fahrradhändler • Tourist-Information Ingelheim • Rhein Hessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH • weitere Unternehmen
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
<p>Kosten je nach Größe und Leistungsumfang: 50.000 € - 500.000 €</p> <p>Finanzierungsmöglichkeit: Öffentliche Mittel (Kommunalhaushalt, ÖPNV-Budget), weitere Unterstützungsmöglichkeiten durch: Verkehrsunternehmen, lokale Behörden und Organisationen, z.B. Energieversorgungsunternehmen (s.o.) und Touristische Organisationen (s.o.)</p>
Umsetzungszeitraum
mittelfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzerzahlen im Umweltverbund steigen • Auslastung der Beratungsangebote • Zunehmendes Bewusstsein in der Bevölkerung für umweltfreundliche Mobilität
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop "Mobilität"
Leitsatz
Informieren und vernetzen - Erhöhung der Angebotsqualität im Bereich Mobilität für Bürger/innen durch die Schaffung einer Mobilitätszentrale

7.3.2 Maßnahme 2: Optimierung und Steigerung Attraktivität des ÖPNV

Maßnahmensteckbrief	Nr.2
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Optimierung und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Ingelheim	
Sektor	
Mobilität	
Handlungsfeld	
ÖPNV	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Der Stadtbuss ist bereits ein sehr gut genutztes Verkehrsmittel in der Stadt Ingelheim. Die Linien vernetzen die Stadt und ihre Außenbezirke. Die Mobilitätsbefragung der Haushalte ergab einen Anteil des ÖPNV im Gesamtverkehr von 6 % der zurückgelegten Wege (Modal Split).</p> <p>Im Rahmen der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes zur Klimafreundlichen Mobilität wurden einige Hemmnisse für eine stärkere Nutzung des ÖPNV identifiziert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das ÖPNV-Angebot in einigen Stadtteilen von Ingelheim ist nicht bedarfsorientiert und attraktiv genug (z.B. fehlende Verbindungen in den Abendstunden und/oder an Wochenenden) • zu geringe Taktung • In der Haushaltsbefragung wurde dagegen positiv die Aspekte „Sicherheit“ sowie „Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit“ für den ÖPNV bewertet. <p>Die Optimierung bzw. Steigerung der Attraktivität des ÖPNV stellt eine wichtige Stütze der klimafreundlichen Mobilität in Ingelheim dar. Ziel der Maßnahme ist eine Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch Förderung der Verlagerung des MIV auf das umweltfreundlichere Verkehrsmittel, den Bus.</p> <p>Handlungsoptionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme 2.1: Erweiterung des Buslinienangebotes und Taktanpassung • Maßnahme 2.2: Einführung eines Nachtbusses zu Veranstaltungen: z.B. Kleinbus im elektrischen Betrieb • Maßnahme 2.3: Einführung der „Ingelheim-Karte“ • Maßnahme 2.4: Förderung der Fahrradmitnahme in Bussen • Maßnahme 2.5: CO₂-Strategie für den Stadtbussverkehr: Klimafreundliches Beschaffungswesen 	

Nächste Schritte

- Einrichten einer Arbeitsgruppe zur Planung und Steuerung
- Abstimmungsgespräche mit zu beteiligenden Akteuren zur Erstellung / Umsetzung eines ganzheitlichen Maßnahmenprogramms

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Verlagerung des MIV auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel ÖPNV
- CO₂-Minderungspotenzial

Hemmnisse:

- Investitionskosten für Kommune
- Politische Akzeptanz
- Akzeptanz in der Bevölkerung

Zielgruppe

- Bürger der Stadt Ingelheim
- Berufspendler

Verantwortliche

- Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager)
- Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN GmbH)

beteiligte Akteure

- Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN GmbH)
- Unternehmen

Einfluss auf die demografische Entwicklung

Durch die demografische Entwicklung steigt die Anzahl älterer Menschen. Dabei ist ein attraktiver und funktionsfähiger ÖPNV mit bedarfsorientierten und flexiblen Angeboten wichtig um die Nahmobilität in der Stadt Ingelheim zu stärken.

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

Eigenfinanzierung

Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung

Langfristig gegeben aufgrund höherer Aufenthaltsqualität in der Stadt

Umsetzungszeitraum

mittelfristig

Erfolgsindikatoren

- Anstieg der Fahrgastzahlen im ÖPNV
- Anstieg der Radfahrerzahlen
- Steigerung des Anteils des ÖPNV am Modal Split

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Leitsatz

Weiterentwicklung einer bedarfsgerechten Gestaltung sowie Akzeptanzsteigerung des ÖPNV zur Erhaltung und Optimierung der guten Erreichbarkeit aller Stadtteile von Ingelheim. Dies soll in Abstimmung mit den Nachbargemeinden und den übergeordneten Politik- und Verwaltungsebenen erfolgen.

Flankierende Maßnahmen

Maßnahmen: 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5

Bewertungskriterien	Punkte	Gewichtung	Bewertung
CO ₂ e-Einsparung	4	20%	0,8
Wirtschaftlichkeit	4	15%	0,6
Endenergieeinsparung	3	20%	0,6
Wertschöpfung	4	15%	0,6
Umsetzungsgeschwindigkeit	4	10%	0,4
Einflussnahme durch die Kommune	5	5%	0,25
Wirkungstiefe	5	15%	0,75
Gesamtwert			4,0

Maßnahmensteckbrief	Nr.2.1
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Erweiterung des Buslinienangebotes und Taktanpassung	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Der Stadtbus ist bereits ein gut genutztes Verkehrsmittel in Ingelheim. Die drei Stadtbushlinien vernetzen die Innenstadt mit den Stadtteilen von Ingelheim bereits gut. Die Priorisierung des ÖPNV z.B. durch Busspuren oder Lichtsignalanlagen erfolgt bereits. Trotz der guten Infrastruktur gibt es Potenzial für Verbesserungsmöglichkeiten, die zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV führen sollen. Eine Maßnahme im Rahmen des vorliegenden ÖPNV-Konzeptes ist die Erweiterung des Buslinienangebotes auf bestimmten Linien bzw. Streckenabschnitten an Wochenenden und in den Abendzeiten. Des Weiteren steht eine Taktanpassung (15 Minuten-Takt) zur Prüfung, auch im Hinblick der damit verbundenen Mehrkosten. Mobilitätspunkte sind gut an das ÖPNV-Netz anzubinden (vgl. Maßnahme 3.2).</p> <p><u>Ziel der Maßnahme:</u> Schaffung eines bedarfsorientierten, attraktiven ÖPNV-Angebotes zur Förderung der Verlagerung des Motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Planungen des ÖPNV-Konzept werden derzeit noch von einem Planungsbüro begutachtet • Bewertung der Ergebnisse • Umsetzung 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Attraktivität des ÖPNV • Höherer ÖPNV-Anteil am Modal Split • Verkehrsentlastung im Stadtgebiet • mehr Pendler im ÖPNV <p><u>Hemmnisse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • Bürger/innen der Stadt Ingelheim • Pendler 	
Verantwortliche	
<ul style="list-style-type: none"> • Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH (RNN) • Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN GmbH) • Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager und weitere Mitglieder der Arbeitsgruppe "Mobilität") 	

beteiligte Akteure
ggf. weitere Gemeinden
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
Abschätzung im Rahmen des vorliegenden ÖPNV-Konzeptes
Umsetzungszeitraum
mittelfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none">• Zahl umgesetzter Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konzept• Nutzerzahlen• Angaben zur Wirtschaftlichkeit
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop "Mobilität"
Leitsatz
Die Weiterentwicklung der Angebots- und Qualitätsstandards des ÖPNV sorgt für eine entsprechende Attraktivität des ÖPNV und Erschließungsqualität in den Stadtteilen.

Maßnahmensteckbrief	Nr.2.2
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Einführen eines Nachtbusses (elektrisch betrieben) zu Veranstaltungen	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Die Einführung eines (Elektro-)Kleinbus als Shuttleservice zu Veranstaltungen (Großveranstaltungen, Hoffesten, etc.) in Ingelheim ist vorgesehen. Im Hinblick einer klimafreundlichen Mobilität ist ein batterieelektrischer Antrieb denkbar. Auch vor dem Hintergrund des begrenzten Einsatzzeitraumes (Abendstunden) spricht für den Einsatz eines Elektrobusses.</p> <p>Ziel der Maßnahme könnte es sein, mit einem Test im Rahmen eines Pilotprojektes erste Eindrücke und Erfahrungen mit einem Elektro-Kleinbus bei Veranstaltungen zu sammeln. Bei Fahrern und Nutzern des Busses kann für das Thema umweltfreundliche Mobilität sensibilisiert und geworben werden.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Planungen des ÖPNV-Konzept werden derzeit noch von einem Planungsbüro begutachtet • Bewertung der Ergebnisse • Prüfung der Einführung eines Elektro-Kleinbusses • Start eines Pilotprojektes bei einer Veranstaltung und begleitende Öffentlichkeitsarbeit 	
Chancen und Hemmnisse	
<p>Chancen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung für das Thema umweltfreundliche Mobilität und nachhaltige Antriebssysteme • Positives Image für ÖPNV in Ingelheim <p>Hemmnisse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Investitionskosten 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • Besucher von Veranstaltungen • Bürger/innen der Stadt Ingelheim 	
Verantwortliche	
<ul style="list-style-type: none"> • Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH (RNN) • Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN GmbH) • Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager und weitere Mitglieder der Arbeitsgruppe "Mobilität") 	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • Rheinhessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH 	
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit	
<ul style="list-style-type: none"> • Kosten (Anschaffung) eines Elektro-Kleinbus: ca. 300.000 € - 400.000 € • Kosten für Öffentlichkeitsarbeit 	

Umsetzungszeitraum

mittelfristig

Erfolgsindikatoren

- Einführung eines Elektro-Busses
- Nutzerzahlen: Auslastung des Angebotes bei Veranstaltungen

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop Mobilität

Leitsatz

Der Einsatz von Elektrobussen als Shuttle-Service bei jeder (größeren) Veranstaltung in Ingelheim sollte bis 2022 standardisiert sein („E-Mobil zu Events in Ingelheim“)

Maßnahmensteckbrief	Nr.2.3
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Einführung der „Ingelheim-Karte“	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Mit der Einführung einer „Ingelheim-Karte“ soll der Stadtbusverkehr attraktiver und kostenlos werden. Mit der „Ingelheim Karte“ ist auch eine Verknüpfung mit weiteren attraktiven Angeboten verbunden, wie z.B. Rabatte in Museen, Schwimmbäder, etc. Eine weitere Möglichkeit zur Steigerung der Attraktivität ist, eine Verknüpfung mit zielgruppenspezifischen Angeboten, wie z.B. die Einführung einer Partnerkarte für Senioren, mit der weitere Personen kostenlos den ÖPNV nutzen können.</p> <p>Weiterhin könnte geprüft werden, ob die „Ingelheim-Karte“ als Job-Ticket Variante gelten könnte. Unternehmen könnten somit eingebunden werden. Unternehmen könnte deutlich gemacht werden, dass weniger Stellplätze für den Motorisierten Individualverkehr errichtet werden müssen, wenn ein Job-Ticket eingeführt wird.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Planungen des ÖPNV-Konzept werden derzeit noch von einem Planungsbüro begutachtet • Bewertung der Ergebnisse • ggf. Start des Angebotes 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Attraktivität zur Nutzung des ÖPNV • Verringerung der Verkehrsbelastung im Stadtgebiet durch den Motorisierten Individualverkehr • Höherer Anteil des ÖPNV am Modal Split • Verringerung der CO₂e-Emissionen <p><u>Hemmnisse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Angebotsnachfrage unklar 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • Bürger/innen der Stadt Ingelheim • (Berufs-)Pendler 	
Verantwortliche	
<ul style="list-style-type: none"> • Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH (RNN) • Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN GmbH) • Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager und weitere Mitglieder der Arbeitsgruppe "Mobilität") 	

beteiligte Akteure
<ul style="list-style-type: none">• Öffentliche Einrichtungen (Museen, Schwimmbäder, etc.)• Tourist-Information Stadt Ingelheim• Hotel- und Gaststättengewerbe
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
Abschätzung im Rahmen des vorliegenden ÖPNV-Konzeptes
Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Erfolgsindikatoren
Anzahl verkaufter Karten
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop Mobilität
Leitsatz
Die kostenlose Nutzung des Stadtbusses mit der Ingelheim-Karte hat sich etabliert.

Maßnahmensteckbrief	Nr.2.4
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Förderung der Fahrradmitnahme in Bussen (Regionalbuslinien)

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Ein Ansatz, um intermodale Verkehre, also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einer Wegstrecke zu fördern, ist die Ausweitung bzw. Einführung der Möglichkeit, das Fahrrad im Linienbus mitnehmen zu können. Im Hinblick auf den Pendlerverkehr gilt dies insbesondere für die Regionalbuslinien. Für den Stadtbusverkehr wäre diese Option auch zu prüfen. Bisher ist die Mitnahme von Fahrrädern in Linienbussen auf bestimmte Zeiten beschränkt. Morgens vor 9.00 Uhr und von 11.30 Uhr bis 14.00 Uhr an Schultagen ist eine Fahrradmitnahme in Bussen nicht gestattet. Fahrräder können außerhalb der beschriebenen Zeiten kostenlos mitgenommen werden. Besonders die zeitliche Einschränkung an Werktagen wirkt sich negativ auf die Fahrradnutzung im Alltagsverkehr aus. Dabei sind das Problem der reduzierten Stellflächen und der Mitnahmekapazitäten bekannt. Trotzdem sind vielfältige Alternativen denkbar, die in anderen Regionen bzw. Projekten Anwendung finden, wie bspw. ein Fahrradanhänger. Zur Umsetzung bietet es sich beispielsweise an, in einem Probezeitraum das Angebot testen zu lassen, um es dann ggf. ausweiten. Des Weiteren kann es Sinn ergeben, Ausnahmen der Fahrradmitnahme nur auf Linien zu zulassen, die Steigungen überwinden. Weitere Möglichkeiten sind die Ausarbeitung eines Bike & Ride Konzeptes in Verbindung mit der Errichtung von Mobilitätsstationen, wo insbesondere nach Möglichkeit bereits vorhandene ÖPNV-Haltestellen berücksichtigt werden (s. Maßnahme 3.2) oder es könnte ähnlich wie in der Stadt Münster ein Faltradleasingkonzept realisiert werden (Nähere Informationen: <https://www.stadtwerke-muenster.de/privatkunden/busverkehr/kundenservice/faltradabo/faltradabo-uebersicht.html>).

Denkbar wäre auch die Möglichkeit Elektrofahrräder in Bussen mitzunehmen. Solche Verbundangebote wären zu prüfen.

Eine breite Öffentlichkeitsarbeit ist notwendig, um das ausgeweitete Angebot zu vermarkten.

Nächste Schritte

- Arbeitsschritte mit dem Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund bzw. dem Omnibusverkehr Rhein-Nahe, Fahrradhandel aufnehmen
- Potenzialermittlung auf den Stadtbus- bzw. Regionalbuslinien
- Aushandeln von entsprechenden Konditionen mit Faltradanbietern (Fahrradhandel)
- Umsetzung (ggf. probeweise auf hochfrequentierten Strecken)
- Ausweitung der Umsetzung und Kommunikation des neuen Angebotes über die ORN GmbH und weiteren Informationsplattformen (s. hierzu auch Maßnahme 2.4)
- Lokale Bewerbung des Angebotes (auch in Kooperation mit den Nachbarkommunen und ggf. Einbeziehung weiterer Mobilitätsdienstleister zur Verknüpfung des Angebotes)

Chancen und Hemmnisse

- Chancen:
- Förderung der Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr

Zielgruppe
<ul style="list-style-type: none"> • Bürger/innen der Stadt Ingelheim • Pendler
Verantwortliche
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager)
beteiligte Akteure
<ul style="list-style-type: none"> • Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN GmbH) • Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN GmbH) • Fahrradhandel • ADFC Landesverband • Rhein Hessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
<ul style="list-style-type: none"> • Kostenangaben für ein Fahrrad-Leasing Angebot (Finanzierung, Versicherung, etc.) nicht quantifizierbar, da zu spezifisch. • Kosten für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing und Evaluation: 20.000 €
Umsetzungszeitraum
mittelfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none"> • Zahl verkaufter Fahrradtickets • steigende Fahrradnutzung im Alltagsverkehr
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop Mobilität
Leitsatz
Im Nahverkehr hat sich die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Bussen in allen Bevölkerungsgruppen etabliert.

Maßnahmensteckbrief	Nr.2.5
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

CO₂-Strategie Stadtbusverkehr: Umstellung des Fuhrparks auf klimafreundliche Fahrzeuge

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Der Stadtbus stellt einen wichtigen Teil des Verkehrssystems in Ingelheim dar und wird in Ingelheim gut und gerne von den Bürger/innen genutzt. Durch die Optimierung/Ausbau des ÖPNV soll dies weiterhin so bleiben. Die Neuanschaffung von Fahrzeugen (Busse, etc.) soll zukünftig noch verstärkter an Erfordernisse des Klimaschutzes ausgerichtet werden. Dabei sollte bei der Auswahl insbesondere das Augenmerk auf alternative Antriebe gelegt werden, wie z. B. Erdgas, Hybride, Wasserstoff und elektrisch betriebene Fahrzeuge. Diese erfordern zwar höhere Investitionskosten, rentieren sich aber über die Haltedauer der Fahrzeuge und senken die Emissionsbelastung im Stadtgebiet Ingelheim. Des Weiteren tragen sie zu einem positiven Image für den Stadtbusverkehr bei.

Nächste Schritte

- Machbarkeit der Umstellung unter Einbeziehung betrieblicher Aspekte (Tankmöglichkeiten, Umlaufzeiten, etc.)
- Beschluss zur Anschaffung von Fahrzeugen (Busse, weitere Firmenwagen) mit umweltfreundlichen Antrieben
- Vornehmen von Produktbewertungen
- Erarbeitung von Kriterien der Auswahl (Ausschlusskriterien)
- Umsetzung der Maßnahme
- Regelmäßige Durchführung von Schulungen und Information für die Verantwortlichen bzw. Nutzer der Fahrzeuge
- Öffentlichkeitswirksame Darstellung ergriffener Maßnahmen

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- CO₂-Minderungspotenzial
- Positives Image für Stadtbusverkehr (Aha-, Schneeballeffekt)

Hemmnis:

- Erforderliche Investitionen

Zielgruppe

- Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN GmbH)
- Rhein Nahe Nahverkehrsverbund (RNN GmbH)

Verantwortliche
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager) in Zusammenarbeit mit Zielgruppe
beteiligte Akteure
<ul style="list-style-type: none"> • Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN GmbH) • Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN GmbH) • Boehringer Ingelheim (bspw. bei Wasserstoff-Bus) • Rhein Hessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH • weitere Partner (z.B. Linde)
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
Machbarkeitsstudie (Umstellung Fuhrpark): ca. 5.000 €
Umsetzungszeitraum
mittelfristig
Erfolgsindikatoren
Zahl neuangeschaffter Fahrzeuge (Busse, etc.) mit umweltfreundlicheren Antrieb (Gas, elektrisch, Hybrid, Wasserstoff)
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop Mobilität
Leitsatz
Festsetzung von konkreten (zeitlichen) Zielen und klimafreundlichen Kriterien zur Umgestaltung des städtischen Fuhrparks.

7.3.3 Maßnahme 3: Angebote für Mitfahrer/Pendler in der Stadt Ingelheim entwickeln

Maßnahmensteckbrief	Nr.3
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Angebote für Mitfahrer / Pendler in der Stadt Ingelheim entwickeln	
Sektor	
Mobilität	
Handlungsfeld	
Motorisierter Individualverkehr	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>In der Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs liegt das höchste CO₂-Einsparpotenzial.</p> <p><u>Ziel der Maßnahme:</u></p> <p>Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung von Lösungen für die Stadt Ingelheim, wie Verkehr insbesondere gebündelt und das Umsteigen auf andere umweltfreundliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Rad, zu Fuß) attraktiv und bedarfsorientiert gestaltet werden kann.</p> <p><u>Handlungsoptionen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme 3.1: Durchführung einer Befragung zum Mobilitätsverhalten von Pendlern • Maßnahme 3.2: Errichtung von Mobilitätsstationen in den Stadtteilen (vgl. auch Maßnahme 2) • Maßnahme 3.3: Stärkung der Nahmobilität ("Stadt der kurzen Wege") in der Siedlungs- und Verkehrsplanung • Maßnahme 3.4: Mitfahrerparkplätze besser kenntlich machen und ausbauen • Maßnahme 3.5: Unterstützung der Bildung von Fahrgemeinschaften • Maßnahme 3.6: Öffnung von gewerblichen Fuhrparks für private Nutzung und Pendelfahrten • Maßnahme 3.7: Optimierung der Parkraumbewirtschaftung nach ökologischen Zielvorstellungen und frühzeitige Berücksichtigung in Planungsprozessen • Maßnahme 3.8: Klimafreundliche Mobilität in Planungsprozessen zur Stadtentwicklung und Stadtplanung berücksichtigen <p>Die Schaffung eines attraktiven, flexiblen und bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotes und die Förderung der E-Mobilität im Motorisierten Individualverkehr sind weitere Optionen, die zu einem Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel im Pendlerverkehr beitragen können (s. Maßnahmen 1 und 4).</p>	

Nächste Schritte

- Abstimmungsgespräche zwischen Verantwortlichen und beteiligten Akteuren zur Entwicklung eines Fahrplanes zur Umsetzung der Maßnahmen
- Umsetzung der Maßnahmen
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Stadtgebiet
- CO₂-Minderungspotenzial
- Qualitätssteigerung des städtischen Raumes
- langfristig volkswirtschaftlich günstig, u.a. durch Kraftstoffersparnis und weitere positive Effekte

Hemmnisse:

- Kosten
- Zielkonflikte im Einzelfall
- Langfristaufgabe

Zielgruppe

- Ein- und Auspendler
- Bevölkerung in der Stadt Ingelheim
- Unternehmen

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager, Fahrradbeauftragter der Stadt Ingelheim)

beteiligte Akteure

- Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN GmbH)
- Rhein Hessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH
- Unternehmen in Ingelheim
- Nachbarkommunen
- Anbieter Car-Sharing
- weitere Mobilitätsdienstleister
- Fahrradhändler

Einfluss auf die demografische Entwicklung

Durch die demografische Entwicklung steigt die Anzahl älterer Menschen. Dabei ist eine attraktive und funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur wichtig, die eine intermodale Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ermöglicht und die Nahmobilität stärkt.

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

s. Flankierende Maßnahmen

Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung

Langfristig gegeben aufgrund höherer Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet

Umsetzungszeitraum
mittelfristig
kurzfristig (Jahr 2015): Durchführung einer Mobilitätsbefragung, Start: (Elektro-)Carsharing am Bahnhof Ingelheim mittel- bis langfristig (12-24 Monate): Umsetzung weiterer Einzelmaßnahmen
Erfolgsindikatoren
- Rückgang des Motorisierten Individualverkehrs - Nutzungszahlen Car-Sharing, Bike-Sharing pro Monat / Jahr - Nutzungszahlen ÖPNV pro Monat / Jahr
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop "Mobilität"
Leitsatz
Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Pendlerfahrten in der Stadt Ingelheim
Flankierende Maßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen: 3.1., 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8 • Bezug zu Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern: 1, 2, 8.1

Bewertungskriterien	Punkte	Gewichtung	Bewertung
CO ₂ e-Einsparung	5	20%	1
Wirtschaftlichkeit	3	15%	0,45
Endenergieeinsparung	3	20%	0,6
Wertschöpfung	3	15%	0,45
Umsetzungsgeschwindigkeit	4	10%	0,4
Einflussnahme durch die Kommune	5	5%	0,25
Wirkungstiefe	5	15%	0,75
Gesamtwert			3,9

Maßnahmensteckbrief	Nr.3.1
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Durchführung einer Befragung zum Mobilitätsverhalten von Pendlern	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Als Entscheidungs- und Planungsgrundlage für die Entwicklung von Maßnahmen im Bereich des Pendlerverkehrs soll eine Mobilitätsbefragung durchgeführt werden. Die Umfrage richtet sich an Pendler in die Stadt Ingelheim. Die Umfrage sollte einerseits nutzerfreundlich gestaltet sein und zum anderen eine größtmögliche Zielgruppe abdecken. Dementsprechend bietet sich eine Online-Befragung an. Ergänzend können persönliche Befragungen durchgeführt werden. Zielgruppe der Befragung sind hauptsächlich Betriebe, Behörden und (Aus-)Bildungseinrichtungen in der Stadt Ingelheim mit einem hohen Potenzial an Pendleraufkommen.</p> <p><u>Ziel der Maßnahme:</u> Die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage soll helfen Lösungen zu finden, wie man umweltfreundliche Verkehrsmittel stärker in die Mobilitätskultur von Pendlern berücksichtigen kann.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung einer Zielgruppenanalyse (Wer soll befragt werden?) • Erarbeitung eines zielgruppenspezifischen Fragebogens in Abstimmung mit beteiligten Akteuren • Durchführung der Befragung • Auswertung • Öffentlichkeitswirksame Bekanntgabe der Mobilitätsbefragung 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung wichtiger Kennzahlen als Planungs- und Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs <p><u>Hemmnisse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Personal- und Zeitaufwand 	
Zielgruppe	
Pendler in Betrieben, Behörden	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager)	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • Unternehmen • Behörden • (Aus-)Bildungseinrichtungen 	
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit	
Kosten für Mobilitätsbefragung Pendler je nach Umfang: ca. 50.000 € - 100.000 €	

Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Erfolgsindikatoren
Fragebogenrücklauf: Anzahl Teilnehmer
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Maßnahmensteckbrief	Nr.3.2
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Errichtung von Mobilitätsstationen in den Stadtteilen

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Die Stadt Ingelheim stellt ein wirtschaftliches Zentrum in der Region dar. Ca. 10.600 Arbeitnehmer pendeln regelmäßig aus den umliegenden Gemeinden nach Ingelheim ein. Zusätzlich zu den Berufspendlern kommen weitere Besucher, die Ingelheim zum Einkaufen oder zu weiteren zwecken anfahren. Der Anteil des PKW-Pendlerverkehrs an den Gesamtemissionen des Motorisierten Individualverkehrs macht rund 20 Prozent aus. Bei dieser Zielgruppe ist somit ein entsprechendes Einsparpotenzial gegeben.

Mobilitätsstationen, die in gut erreichbaren Außengebieten (Stadtteile) der Stadt Ingelheim angelegt sind, können diese Pendlerströme auffangen und einen Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel ermöglichen. Mobilitätsstationen sind hierbei reservierte Bereiche (Haltestellen, Parkplätze) für den Umstieg zwischen Fahrzeugen (Bus, Fahrrad, Mietfahräder, Car-Sharing, Mitfahrgelegenheiten).

Ziel der Maßnahme:

Mit der Errichtung von Mobilitätsstationen in den Außenbereichen (Stadtteilen) von Ingelheim könnte der motorisierte Individualverkehr durch Pendler in die Innenstadt reduziert werden, was weitere positive Effekte wie die Erleichterung der Parksituation oder aber auch die Förderung der Nahmobilität durch umweltfreundliche Verkehrsmittel zur Folge hätte. Die räumliche Entfernung zwischen Stadtteilen und Innenstadt bzw. Wohn- und Arbeitsplatz kann somit attraktiv und zuverlässig überwunden werden.

Nächste Schritte

- Identifizierung von geeigneten Flächen für ein Netzwerk von Parkplätzen und mit (Schnell-)Ladestationen für PKW und Fahrräder (unter Berücksichtigung von bestehenden Mobilstellen wie z.B. Bushaltestellen)
- Abstimmungen mit beteiligten Akteuren (s. hierzu auch Maßnahme "Mobilitätspunkt Bahnhof Ingelheim") im Hinblick auf ein Betreibungs- und Finanzierungskonzept
- begleitende Öffentlichkeitsarbeit: Wesentliche Schritte in Planung und Umsetzung sollten in der lokalen Presse kommuniziert werden

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Zunehmende Verlagerung des MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
- CO₂-Minderungspotenzial
- Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt

Hemmnisse:

- Zielkonflikte im Einzelfall

Zielgruppe

- (Berufs-)Pendler
- Alle Bürger/innen der Stadt Ingelheim

Verantwortliche
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager) unter Einbeziehung von weiteren Bereichen: u.a. Ämter Bauen, Planen und Umwelt, Stadtentwicklung und Stadtplanung
beteiligte Akteure
<ul style="list-style-type: none"> • Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN GmbH) • Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN GmbH) • Ortsansässige Unternehmen • benachbarte Kommunen
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
<ul style="list-style-type: none"> • Kosten für Bau- und Einrichtung einer Mobilitätsstationen (je nach Ausstattungsgrad: d.h. Fahrrad-mietstation, Ladesäulen, Abstellanlagen für herkömmliche Fahrräder, Car-Sharing, etc.): ca. 60.000 – 80.000 €. • Kosten für Marketing und Bekanntmachung des Angebotes: 40.000 € • Finanzierung von Betriebskosten der Mobilitätsstationen durch Konzessionsabgaben, Einnahmen über Werbeflächen und ggf. Finanzierung über kommunalen Haushalt • Finanzierungsmöglichkeit: Förderung investiver Maßnahmen für eine Klimafreundliche Mobilität im Rahmen der Kommunalrichtlinie
Umsetzungszeitraum
mittelfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none"> • Zahl der errichteten Mobilitätsstationen • Nutzerzahlen: Auslastung der Mobilitätsstationen
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop "Mobilität"
Leitsatz
Errichtung von 1 Mobilitätsstation in jedem Stadtteil von Ingelheim in den nächsten 5 Jahren

Maßnahmensteckbrief	Nr.3.3
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Stärkung der Nahmobilität („Stadt der kurzen Wege“) in der Siedlungs- und Verkehrsplanung

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Ziel einer umweltfreundlichen und zukunftsfähigen Stadt muss es sein, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung ohne großen (energetischen) Aufwand erfüllt werden können. Ein wesentlicher Punkt in Zeiten des demografischen Wandels ist dabei die Stärkung der Nahversorgung (Geschäfte, Ärzte, Dienstleistungen, etc.) sowie die Erreichbarkeit von Einrichtungen zur Freizeitgestaltung.

Somit können weite Fahrten insbesondere mit dem PKW vermieden werden, wenn beispielsweise der Supermarkt in der Nähe ist und nicht auf der „Grünen Wiese“. Neben der Nahversorgung ist vor allem eine attraktive und funktionsfähige Mobilitätsinfrastruktur notwendig. Das Fußwegenetz und die Gehwege müssen gut ausgebaut sein. Hierunter fällt z.B. auch die Nutzung vorhandener Schleichwege (s. Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs). Des Weiteren ist die Einrichtung von Mobilitätsstationen wichtig (s. hierzu auch Maßnahme 3.2).

Ziel der Maßnahme:

Die Stadt wird nicht in allen Stadtteilen von Ingelheim gleichzeitig aktiv sein können. Ziel der Maßnahme ist es daher bei zukünftigen Entscheidungen der Stadtplanung und –entwicklung zum einen den Fokus auf die Nahmobilität zu legen und zum anderen die Belange von Pendlern in der Verkehrs- und Siedlungsplanung mit zu berücksichtigen (Planung von Gewerbe-, Ausbildungs-, Wohn-, Freizeit- und Erholungsstandorten).

Nächste Schritte

- Berücksichtigung der Aspekte Nahmobilität, umweltfreundlicher Pendlerverkehr in zukünftigen Planungs- und Entscheidungsprozessen der Stadtentwicklung
- begleitende Öffentlichkeitsarbeit: Wesentliche Schritte in Planung und Umsetzung sollten in der lokalen Presse kommuniziert werden

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Vermeidung von Wegen mit dem MIV
- Qualitätssteigerung des städtischen Raumes

Hemmnisse:

- Zielkonflikte im Einzelfall
- Langfristaufgabe

Zielgruppe

Alle Bürger/innen der Stadt Ingelheim

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager)

beteiligte Akteure
zuständige Ämter, Abteilungen in der Stadtverwaltung
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
keine
Umsetzungszeitraum
mittelfristig
Erfolgsindikatoren
Verankerung des Themas in Planungsprozessen / Leitbild
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop "Mobilität"
Leitsatz
Die Nahmobilität in den Stadtteilen ist durch Umsetzung entsprechender Maßnahmen aus dem Teilkonzept Mobilität und des Einzelhandelskonzeptes gesichert.

Maßnahmensteckbrief	Nr.3.4
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Mitfahrerparkplätze besser kenntlich machen und ausbauen

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Im Stadtgebiet von Ingelheim besteht an der Kreuzung B 41 /L 419 ein Mitfahrerparkplatz. Er liegt relativ zentral an der Autobahnauffahrt zur A 60.

Ziel der Maßnahme:

Um Fahrgemeinschaften bzw. den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel weiter zu erleichtern bzw. zu fördern soll der bestehende Mitfahrerparkplatz an das bestehende Radnetz besser angeschlossen werden. Des Weiteren sollten zeitgemäße Radabstellanlagen errichtet werden. Eine Anbindung an den ÖPNV wäre zu prüfen.

Da Pendlerparkplätze einen Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes und damit verbundene Minderung von CO₂e-Emissionen leisten wäre der Ausbau des bestehenden Parkplatzes um weitere Stellflächen bzw. die Errichtung weiterer Pendlerparkplätze im Stadtgebiet von Ingelheim und/oder Region zu prüfen (s. auch Maßnahme 3.2).

Des Weiteren soll eine bessere Beschilderung bzw. Ausweisung des Mitfahrerparkplatzes für Verkehrsteilnehmer erfolgen.

Nächste Schritte

- Abstimmung mit relevanten Akteuren
- Umsetzung der Maßnahme
- begleitende Öffentlichkeitsarbeit: Umsetzung sollte in der lokalen Presse kommuniziert werden

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Vermeidung von zusätzlichen Wegen mit dem MIV
- Sensibilisierung der Zielgruppe

Zielgruppe

Alle Bürger/innen der Stadt Ingelheim

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager, Fahrradbeauftragter)

beteiligte Akteure

- zuständige Ämter in der Stadtverwaltung
- Landesbetrieb Mobilität
- Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN GmbH)
- Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN GmbH)
- Benachbarte Kommunen

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

- Kosten für überdachte Fahrradabstellanlagen (pro Radabstellplatz): 200 – 400 €
- Kosten für Stellplatz: ca. 2.000 – 3.000 € pro PKW-Stellplatz, je nach Qualität und Ausführung
- Kosten für Grundstückserwerb und zusätzliche Anbindungswege nicht ausweisbar

Umsetzungszeitraum

mittelfristig

Erfolgsindikatoren

- Nutzerzahlen: Auslastung des bestehenden Mitfahrerparkplatzes
- Errichtung weiterer Mitfahrerparkplätze

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Leitsatz

Die Stadt Ingelheim fördert gezielt die effektive Nutzung von Fahrzeugen und unterstützt die Bildung von Fahrgemeinschaften durch Schaffung dafür benötigter Infrastrukturen und Informationsangebote.

Maßnahmensteckbrief	Nr.3.5
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Unterstützung der Bildung von Fahrgemeinschaften	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Eine Maßnahme zur Verlagerung bzw. effizienteren Gestaltung (höhere Auslastung der Fahrzeuge) des motorisierten Individualverkehrs ist die Bewerbung von Mitfahrerbörsen. Hierbei ist auf bereits sehr gut bestehenden Angeboten zurückzugreifen und keine neuen Lösungen zu schaffen. Bestehende Angebote sollten bekannter gemacht werden, durch entsprechende Verlinkung auf bestehender Internetseite der Stadt und in den regionalen Medien. Um darüber hinaus Anreize zur gemeinsamen Nutzung des Autos zu schaffen, kann z.B. ein Wettbewerb durchgeführt werden, bei dem sich Pendler mit eingesparten km bzw. CO₂-Emissionen um einen ausgelobten Preis bewerben können.</p> <p>Als gute Beispiele für Mitfahrerbörsen kann hier beispielhaften genannt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pendlerportal des Landes Rheinland-Pfalz: www.mitfahren.rlp.de/ • Mitfahrerzentrale zur Bahn: http://www.ticket-mitfahrer.de/ • www.pendlernetz.de <p><u>Ziel der Maßnahme:</u> Ziel der Maßnahme ist die Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften, um die Umwelt zu schonen und Kosten einzusparen.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Bestehende Angebote recherchieren • Auswahl eines Angebots, das zentral vermarktet wird (Erhöhung der Wirksamkeit / Effektivität) • Angebote bewerben (u.a. Verlinkung auf Internetseite der Stadt, Bekanntmachung in den regionalen Medien) 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimierung von CO₂-Emissionen im Stadtgebiet • Einsparpotenzial bei Energiekosten • Entlastung des Berufsverkehrs • Kostenlos für alle Nutzer • Bewusstseinsbildung 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • Bürger/innen der Stadt Ingelheim • Pendler 	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager)	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. weitere Bereiche der Stadtverwaltung 	

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

ggf. Kosten für Marketingmaßnahmen/Öffentlichkeitsarbeit

ggf. Kosten für „Individualisierung“ bestehender Angebote je nach Umfang: ca. 2.000 € - 4.000 € (zzgl. Betriebskosten)

Umsetzungszeitraum

kurzfristig

Erfolgsindikatoren

- Bekanntheitsgrad von Pendlerportalen
- Befragung der Bürger/innen bzw. Pendler zum Mobilitätsverhalten

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Leitsatz

Die Stadt Ingelheim fördert gezielt die effektive Nutzung von Fahrzeugen und unterstützt die Bildung von Fahrgemeinschaften durch Schaffung dafür benötigter Infrastrukturen und Informationsangebote.

Maßnahmensteckbrief	Nr.3.6
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Öffnungen von gewerblichen Fuhrparks für private Nutzung und Pendelfahrten	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Die Fahrzeuge eines gewerblichen Fuhrparks werden in der Regel tagsüber für Dienstfahrten genutzt. Außerhalb der Arbeitszeiten (z.B. am Wochenende) könnten die Fahrzeuge zur privaten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Durch die gemeinsame Nutzung von betriebseigenen Fahrzeugen durch mehrere Mitarbeiter (sog. Corporate Car-Sharing) ergeben sich ökonomische Einsparmöglichkeiten und ökologische Vorteile wie der Senkung von CO₂e-Emissionen.</p> <p>Im Rahmen eines Corporate Car-Sharing besteht auch die Möglichkeit der Integration von Elektroautos. Im privaten Rahmen ist eine Nutzung der Elektromobilität wegen hoher Anschaffungskosten und mangelnder Infrastruktur (noch) nicht gegeben. In einem gewerblichen Fuhrpark kann der Kostendruck durch eine hohe Auslastung und zentrale Infrastruktur kompensiert werden. Dadurch können Mitarbeiter für das Thema Elektromobilität qualifiziert und sensibilisiert werden.</p> <p><u>Ziel der Maßnahme:</u></p> <p>Durch ein Corporate Car-Sharing im gewerblichen Bereich kann die Auslastung eines Fuhrparks effektiv und sinnvoll koordiniert werden. Fahrzeuge können ggf. eingespart und insgesamt die Fahrzeugflotte effektiver verwaltet werden. Insgesamt wird der Straßenverkehr entlastet und das gemeinsame Pendeln bzw. Fahrgemeinschaften dadurch gefördert.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung von Unternehmen mit eigenen Fuhrparks • Direkte Ansprache von Unternehmen mit gewerblichen Fuhrparks (Anschreiben, persönliches Gespräch) • Umsetzung der Maßnahme • Begleitende Öffentlichkeitsarbeit 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Höhere Auslastung der Fahrzeugflotte • Hohes Kosteneinsparpotenzial für Instandhaltung, Verwaltung, Mobilitätskosten (Abschreibung, Kraftstoff, Versicherung, TÜV), Leasingkosten • Entlastung des Straßenverkehrs • Förderung umweltfreundliche Mobilität der Mitarbeiter • Reduzierung der Nutzung des Privatfahrzeuges für Pendelfahrten • Instrument der Mitarbeitermotivation 	
Zielgruppe	
Unternehmen und Mitarbeiter	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager, Wirtschaftsförderung)	

beteiligte Akteure
Unternehmen in Ingelheim
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
keine Kosten
Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Erfolgsindikatoren
Nutzerzahlen (Auslastung des Fuhrparks durch private Fahrten)
Vorschlag von
Transferstelle Bingen
Leitsatz

Maßnahmensteckbrief	Nr.3.7
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Optimierung der Parkraumbewirtschaftung nach ökologischen Zielvorstellungen und frühzeitige Berücksichtigung in Planungsprozessen	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Aus ökologischer Sicht führt ein begrenztes Angebot an Parkflächen zur verstärkten Nutzung alternativer, umweltfreundlicher Verkehrsmittel und ist somit im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens zu begrüßen. Einer restriktiven Parkraumbewirtschaftung stehen oftmals wirtschaftliche Interessen des Einzelhandels entgegen, welcher nach Möglichkeit ein umfangreiches Parkplatzangebot für seine Kundschaft bereitstellen möchte. Vor diesem Hintergrund geht es, einen Kompromiss aus ökologischen und ökonomischen Zielvorstellungen zu finden. Bei (Neubau-) Projekten sollte demnach die zu erwartenden durchschnittliche Parkraumauslastung für den jeweiligen Standort bzw. Stadt ermittelt werden. Darauf aufbauend sollte ein – ggf. nach Attraktivität der Lage differenziertes – Parkraumkonzept entwickelt werden bzw. bestehende Konzepte angepasst werden. Hierbei sollten auch Aspekte wie die Errichtung von Parkplätzen mit Ladesäulen für Elektroautos berücksichtigt, die ausschließlich nur von E-Autos benutzt werden dürfen sowie differenzierte Parkgebühren (bspw. kostenloses Parken für umweltfreundliche Verkehrsmittel auf öffentlichen Wegen und Plätzen). Zum Abbau von Zielkonflikten sollten Betriebe und Unternehmen in die Planungen der Stadt frühzeitig mit eingebunden werden und die Möglichkeit haben, ihre Vorstellungen in ein angepasstes bzw. neues Parkraumkonzept einzubringen.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsaufnahme bzgl. Angebot und Bedarf an Parkflächen • Einbindung relevanter Akteure in die Planungsprozesse • Erstellung von Parkraumkonzepten ggf. nach Lage und Klimaschutzaspekten differenzierter Parkgebühren. • Begleitende Öffentlichkeitsarbeit: Information über die Neuerungen und Alternativen zum PKW 	
Chancen und Hemmnisse	
<p>Chancen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den Individualverkehr in der Innenstadt • CO₂-Minderungspotenzial • Bewusstseinsbildung 	
Zielgruppe	
Autofahrer	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager, Wirtschaftsförderung, Stadtentwicklung und Stadtplanung)	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • Unternehmen (z.B. Einzelhandel) 	

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
<ul style="list-style-type: none">• Kosten für Aufwand zur Koordination von Konzepten und Einbindung relevanter Akteure• Kosten für die Erstellung von Konzepten sowie für kontinuierliche Anpassung
Umsetzungszeitraum
mittelfristig
Erfolgsindikatoren
Reduzierung des Individualverkehrs im Stadtgebiet
Vorschlag von
Transferstelle Bingen
Leitsatz
Optimale Rahmenbedingungen für die Parkraumbewirtschaftung in Ingelheim sind geschaffen.

Maßnahmensteckbrief	Nr.3.8
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Klimafreundliche Mobilität in Planungsprozessen zur Stadtentwicklung und-planung berücksichtigen

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Durch bauliche Entwicklung werden nachhaltig für die kommenden Jahrzehnte auch Rahmenbedingungen der Mobilität im Bereich Personen- und Wirtschaftsverkehr geschaffen. Eine Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen von größeren öffentlichen Bauvorhaben und/oder Ansiedlungen von Unternehmen bereits in einem frühen Planungsstadium ist daher von hoher Bedeutung im Hinblick auf eine Verkehrsvermeidung. Fehlentwicklungen in diesem Bereich sind im Nachhinein kaum korrigierbar und manifestieren sich kurz-, mittel- und langfristig als ineffiziente Verkehre mit negativen Auswirkungen auf die Umwelt.

Folgende Aspekte sind zum Beispiel bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen:

- Verkehrsaufkommen (Verkehrserzeugung, Verkehrsmittelwahl)
- Betroffenes Straßennetz
- Erschließungskonzept für Motorisierten Individualverkehr / Lenkung des MIV
- Erschließungskonzept für den ÖPNV (u.a. Haltestellen, Linien, Taktung)
- Erschließungskonzept für den Radverkehr (u.a. Anbindung durch Radwege, Radabstellanlagen, Ladesäulen für Elektrofahrräder, etc.)
- Erschließungskonzept für den Fußverkehr (u.a. ausreichend Flächen fürs Gehen und Aufenthalt, sicheres und komfortables Queren von Fahrbahnen)
- Lärmbelastung
- Verkehrssicherheit

Im Vordergrund der Maßnahme sollten im Hinblick einer klimafreundlichen Mobilität vor allem eine gezielte Förderung der Radnutzung, des ÖPNV und des Zu Fuß gehen stehen.

Hilfreich für die Umsetzung der Maßnahme ist eine enge Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren in den Planungsabteilungen der Stadtverwaltung (u. a. Bereiche Bauen, Planen, Umwelt; Stadtentwicklung und Stadtplanung) aber auch Unternehmen und weiteren öffentlichen Einrichtungen um Problemdruck zu identifizieren und Gebiete für die Umsetzung zu priorisieren.

Weiterhin könnte ein Prüfkatalog entwickelt werden. Dieser dient der Stadtverwaltung als kompaktes Regelwerk und Arbeitshilfe zur standardisierten Überprüfung bzw. Abschätzung des Verkehrs selbst und der Verkehrsfolgen von Vorhaben.

Ansatzpunkte für eine klimafreundliche Mobilität können z. B. in nachstehende übergeordnete Konzepte integriert werden:

- Integrierter Verkehrsentwicklungsplan
- Stadtentwicklungskonzept
- Nahverkehrsplan
- Luftreinhalteplan
- Lärminderungs-/Lärmaktionsplan

Speziell für die Elektromobilität:

- Masterplan Elektromobilität
- Ladeinfrastruktur-Konzept
- E-Parkraummanagement

Die Integration von Aspekten einer klimafreundlichen Mobilität im Ordnungsrecht („Satzungen“) wie z. B. der Bauleitplanung, Stellplatz-Satzung/-Verordnung oder Sondernutzungssatzungen sind weitere Möglichkeiten.

Ziel der Maßnahme:

- Integration des Themas Klimafreundliche Mobilität in übergeordnete Planungsprozesse
- Förderung kurzer Wege (für Fußgänger und Radfahrer)
- Verkehrsvermeidung
- ÖPNV-Anbindung mit hoher Qualität sicherstellen
- Verkehrsintensive Nutzungen so erschließen, dass bestehende Anwohner nicht durch Neuverkehr belastet werden (Lärm, Schadstoffe).

Nächste Schritte

- Abstimmungsgespräche mit zu beteiligenden Akteuren zur Festsetzung entsprechender Umsetzungsschritte und Zielvorgaben in Planungsprozessen zur Stadtentwicklung (z. B. im Hinblick auf die Entwicklung eines integrierten Verkehrsentwicklungsplanes)
- Erstellen eines Prüfkataloges

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Reduktion von Kfz-Fahrten durch Vermeidung von Verkehr und Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- Effizientere Abwicklung von nicht vermeidbaren Verkehren
- Reduzierung von CO₂e-Emissionen

Zielgruppe

Stadtverwaltung

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager, Stadtentwicklung und Stadtplanung)

beteiligte Akteure

zuständige Ämter der Stadtverwaltung

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

keine

Umsetzungszeitraum

kurzfristig

Erfolgsindikatoren

Erstellen eines Prüfkataloges

Vorschlag von

Transferstelle Bingen

Leitsatz

Schaffung einer vorausschauenden Stadtentwicklungsplanung in der verkehrliche Überlegung frühzeitig einbezogen werden umso einen wirkungsvollen stadt- und klimaverträglichen Personen- und Wirtschaftsverkehr zu ermöglichen.

7.3.4 Maßnahme 4: Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung

Maßnahmensteckbrief	Nr.4
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung	
Sektor	
Mobilität	
Handlungsfeld	
Stadtverwaltung	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf klimafreundlichere Verkehrsmittel soll gefördert werden. Die Stadtverwaltung Ingelheim geht mit gutem Beispiel voran und setzt Pilotprojekte zur Unterstützung ihrer Mitarbeiter/innen ihren Weg zur/von der Arbeit und Dienstreisen klimafreundlich zu gestalten, um. Einige Maßnahmen und Aktionen die klimafreundliche Mobilität fördern, wurden in der Verwaltung bereits angestoßen.</p> <p><u>Ziel der Maßnahme:</u></p> <p>Kurzfristiges Ziel ist es bereits durchgeführte Aktionen konzeptionell zu verankern und durch weitere aufeinander abgestimmte Maßnahmen zu ergänzen.</p> <p>Langfristiges Ziel ist – vorausgesetzt die Maßnahmen sind erfolgreich umgesetzt worden – die Übertragung der Maßnahmen in die Privatwirtschaft. Die positiven Ergebnisse aus der Stadtverwaltung sollen dabei als Motivation für ortsansässige Unternehmen dienen und die gesammelten Erfahrungswerte Hilfestellung bei der Umsetzung leisten.</p> <p><u>Handlungsoptionen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme 4.1: Mobilitätsbefragung der Mitarbeiter/innen der Verwaltung als Grundlage für weitere Einzelmaßnahmen • Maßnahme 4.2: Mitfahrerportal „mitfahren-rlp“ bekannter machen und für die Stadtverwaltung individualisieren • Maßnahme 4.3: Durchführung eines Radrennens „12h-Biken für den Klimaschutz“ • Maßnahme 4.4: Jobticket verbreitet nutzen • Maßnahme 4.5: Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur in der Stadtverwaltung • Maßnahme 4.6: Leaserad einführen • Maßnahme 4.7: Mobilitätsleitfaden für städtische Mitarbeiter • Maßnahme 4.8: Mobilitätsmanager <p>Weitere mögliche Maßnahmen zur Förderung einer klimafreundlichen Mobilität in der Stadtverwaltung, die im Rahmen des Konzeptes nicht detaillierter beschrieben sind, werden nachstehend ausgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad-Routenplaner „naviki“ auf der Intranet-Seite der Stadtverwaltung verlinken • Prüfung von PKW-Stellplätzen im Hinblick auf Angebot und Nachfrage 	

- Statistische Auswertung umweltfreundlicher Dienstfahrten (CO₂-Berechnungen) und Erfolge visualisieren (Display)
- Aktionen mit Gesundheitsbetrieben durchführen
- Durchführung von Informationsveranstaltungen zum Thema
- Nutzung des Car-Sharing Angebotes für städtische Mitarbeiter (s. Maßnahme 1.1)

Wichtig darüber hinaus ist eine Verstetigung interner Kommunikationsmaßnahmen (Bewusstseinsbildung bei Mitarbeiter/innen schaffen) sowie eine konsequente begleitende Öffentlichkeitsarbeit (Vorbildfunktion der Stadtverwaltung gegenüber den Bürger/innen, Unternehmen auf Aktivitäten aufmerksam machen). Erfolgreich umgesetzte Maßnahmen in der Stadtverwaltung können dazu beitragen, vergleichbare Maßnahmen auch in Unternehmen durchzuführen.

Nächste Schritte

- Entwicklung eines Fahrplanes zur Umsetzung der Einzelmaßnahmen durch den Klimaschutzmanager
- Abstimmung mit beteiligten Akteuren durch den Klimaschutzmanager

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Bewusstseinsbildung bei Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung
- Multiplikatoreffekte (Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter im Privatleben)

Hemmnisse:

- Mehr Verwaltungsarbeit

Zielgruppe

- Mitarbeiter der Stadtverwaltung Ingelheim

Verantwortliche

- Stadtverwaltung Ingelheim
- Klimaschutzmanager

beteiligte Akteure

- Personalrat der Stadtverwaltung Ingelheim
- Oberbürgermeister der Stadt Ingelheim
- Stadtrat

Einfluss auf die demografische Entwicklung

k. A.

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

s. Flankierende Maßnahmen

Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung

Berücksichtigung von Maßnahmen zur Förderung einer altersgerechten Mobilität (u.a. Barrierefreiheit)

Umsetzungszeitraum

kurzfristig

mittel- bis langfristig: Verankerung bzw. Verstetigung des Themas innerhalb der Stadtverwaltung durch permanente Kommunikationsmaßnahmen

Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none"> • Anteil Pendel- und Dienstfahrten mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln • Anteil des nachhaltigen Verkehrs am Modal Split • Kenntnis der Bevölkerung über Aktionen "ihrer" Stadt • Umsetzung der im Konzept beschriebenen Maßnahmen
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop Mobilität
Leitsatz
<ul style="list-style-type: none"> • Anteil der mit umweltverträglichen Verkehrsmittel zurückgelegten Wege durch Mitarbeiter der Verwaltung (Wege von/zur Arbeit, Dienstfahrten) wird deutlich gesteigert.
Flankierende Maßnahmen
Maßnahmen: 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7

Bewertungskriterien	Punkte	Gewichtung	Bewertung
CO ₂ e-Einsparung	4	20%	0,8
Wirtschaftlichkeit	4	15%	0,6
Endenergieeinsparung	3	20%	0,6
Wertschöpfung	3	15%	0,45
Umsetzungsgeschwindigkeit	5	10%	0,5
Einflussnahme durch die Kommune	5	5%	0,25
Wirkungstiefe	4	15%	0,45
Gesamtwert			3,65

Maßnahmensteckbrief	Nr.4.1
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Mobilitätsbefragung der Mitarbeiter der Stadtverwaltung	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Als Entscheidungs- und Planungsgrundlage für die Entwicklung von Maßnahmen im Bereich der klimafreundlichen Mobilität in der Stadtverwaltung soll eine Mobilitätsbefragung bei den Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung durchgeführt werden. Hierzu bietet sich eine Online Befragung über das Intranet der Stadtverwaltung an. Der Fragebogen wird in Zusammenarbeit mit dem Gesundheitsamt konzipiert. Die Umfrage ist für Ende 2014 geplant.</p>	
<u>Ziel der Maßnahme:</u>	
Die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage soll helfen Lösungen zu finden, wie man eine umweltfreundliche Mitarbeitermobilität in der Stadtverwaltung fördern kann.	
Die Durchführung einer Mitarbeiterbefragung zum Mobilitätsverhalten und Aufdeckung evtl. Probleme sollte regelmäßig durchgeführt werden (ca. alle 2 Jahre).	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines zielgruppenspezifischen Fragebogens in Abstimmung mit beteiligten Akteuren • Durchführung der Befragung (vorgesehen im Dezember 2014) • Auswertung • Bekanntgabe der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 	
Chancen und Hemmnisse	
<u>Chancen:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung wichtiger Kennzahlen als Planungs- und Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung einer umweltfreundlichen Mitarbeitermobilität 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung Ingelheim 	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager)	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • weitere Bereiche der Stadtverwaltung • Gesundheitsamt • Krankenkassen 	
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit	
im Rahmen der Tätigkeit des Klimaschutzmanagers	
Umsetzungszeitraum	
kurzfristig	
mittel- bis langfristig: regelmäßige Durchführung (ca. alle 2 Jahre)	

Erfolgsindikatoren

- Fragebogenrücklauf: Anzahl Teilnehmer

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop „Mobilität“

Leitsatz

Regelmäßige Durchführung von Mobilitätsbefragungen als Planungs- und Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung von bedarfsorientierten Mobilitätsmaßnahmen für städtische Mitarbeiter

Maßnahmensteckbrief	Nr.4.2
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Mitfahrerportal „mitfahren-rlp“ für die Stadtverwaltung bekannter machen und individualisieren	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Für die Stadtverwaltung Ingelheim soll ein individuelles Pendlerportal eingerichtet werden, durch das die Bildung von Fahrgemeinschaften unter Kollegen vereinfacht und eine klimafreundliche Mitarbeitermobilität fördert. Das Pendlerportal wird grafisch und konzeptionell an die Corporate Identity der Stadtverwaltung Ingelheim angepasst, sodass eine harmonische Integration in das Intranet und ein Aufruf des Pendlerportals von jedem internetfähigen Gerät durch die Mitarbeiter der Stadtverwaltung erfolgen können.</p> <p>Weitere Funktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbindung des ÖPNV: Automatische Suche nach geeigneten ÖPNV-Alternativen • Intermodale Routenplanung (z.B. Fahrtstrecken mit mehreren Verkehrsmitteln anzeigen lassen) • CO₂- und Benzinkosten-Einsparungs-Rechner • Analyse-Tool zur Erfassung der Wirksamkeit des Portals (Darstellung von Erfolgs-Kennzahlen auf der Startseite des Portals) <p>Bei erfolgreicher Umsetzung kann diese Maßnahme auch auf Unternehmen übertragen werden, im Hinblick des Aufbaus von Pendlernetzwerken zwischen Unternehmen in Ingelheim (vgl. Maßnahme 9.3).</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Angebot einholen und prüfen • Beschluss zur Umsetzung eines individuellen Pendlerportals für die Stadtverwaltung • Maßnahmenumsetzung 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften • Förderung der umweltfreundlichen Mobilität von Mitarbeitern der Stadtverwaltung • Bewusstseinsbildung • Vorbildfunktion • bei Erfolg: Motivation für andere Betriebe und Unternehmen ein Pendlernetzwerk aufzubauen (s. Maßnahme 9.3) 	
Zielgruppe	
Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung Ingelheim	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager) und weitere relevante Bereiche / Ämter	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • Anbieter/Betreiber Pendlerportal 	

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

- Erstellungskosten: ca. 4.000 €
- Betriebskosten: ca. 300 € pro Monat
- Ggf. weitere Kosten für kundenspezifische Anpassungen

Umsetzungszeitraum

kurzfristig

Erfolgsindikatoren

- Nutzerzahlen des Pendlerportals
- CO₂ Einsparungen
- Benzinkosten Einsparungen

Vorschlag von

Teilnehmer „Workshop Mobilität“

Leitsatz

Einsparung von XX Tonnen an CO₂e-Emissionen durch klimafreundliche Fahrten zur Arbeit in den nächsten 3 Jahren

Maßnahmensteckbrief

Nr.4.3

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Durchführung eines Radrennens: „12h-Biken für den Klimaschutz“

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Mit der Durchführung eines Radrennens soll auf die Problematik des Klimaschutzes und des Klimawandels hingewiesen werden. Das Fahrrad soll als sinnvolle Alltags-Alternative für (Kurz-)Strecken in das Bewusstsein gebracht werden. Zugleich bietet eine solche Veranstaltung für alle Sportbegeisterten und Alltagsfahrer sowie für Betriebe, Unternehmen, Vereine und Familien ein unvergessliches (Team-)erlebnis. Die Strecke sollte eine entsprechende Länge (zwischen 10 und 15 km) haben. Start und Ziel könnten in der Innenstadt liegen. Die Strecke sollte durch alle Stadtteile von Ingelheim führen. Entlang der Strecke könnten Festveranstaltungen (Stadtteilsternfesten) durchgeführt werden.

Die Teilnahme am Rennen wäre z.B. für Einzelstarter, 2er-, 4er-, 6er-Teams möglich.

Folgendes Rahmenprogramm könnte angeboten werden:

- Ausstellungen (E-Fahrzeuge, Elektroräder zum Testen)
- Showprogramm
- Live-Musik
- Kinderanimationen
- Kinderradrennen
- Gratis Radservice für die Teilnehmer
- Fahrrad-Sicherheitstraining
- Weinverkostung, regionale Spezialitäten
- Feierliche Siegerehrung
- Gewinnspiel

Im Hinblick auf die Anfahrt könnte eine Fahrrad-Sternfahrt zur Veranstaltung organisiert werden. Kooperationen mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (Bus, Bahn) sollten eingegangen werden, damit Teilnehmer kostenlos/vergünstigt zur Veranstaltung anreisen können. Des Weiteren wäre die Einrichtung eines Shuttle-Bus Services entlang der Strecke zwischen den Stadtteilsternen denkbar.

Entlang der Strecke könnten E-Roller bzw. emissionsarme Fahrzeuge für den Streckendienst eingesetzt werden.

Insgesamt sollte bei der Planung der Veranstaltung der Klimaschutzaspekt im Vordergrund stehen, bspw.:

- Bereich Energie: z.B. Einsatz von energiesparenden Beleuchtungssystemen, etc.
- Bereich Abfall: Verwendung von Mehrweg-Geschirr, Reinigung mit ökologischen Reinigungsmitteln, etc.

Der Reinerlös der Veranstaltung wird für Klimaschutzmaßnahmen verwendet.

Nächste Schritte

- Vorsprache in der Stadtverwaltung
- Planungsaspekte (beispielhaft):
 - Art und Umfang der Veranstaltung (Organisation, Veranstaltungstag, Strecke, Aktionen, Rahmenprogramm, Zuschaueraufkommen, etc.)
 - Vorgespräche/Abklärungen (örtliche Entscheidungsträger in Behörden, Polizei informieren und Unterstützung einfordern, Schirmherr suchen, Feuerwehren und Vereine um Unterstützung bitten, Kontaktaufnahme mit Verantwortlichen der Verkehrsunternehmen und sonstigen Institutionen die von der Veranstaltung tangiert werden, Gespräche mit Grundstückseigentümern führen, Analyse vorheriger Veranstaltungen im Hinblick auf Verbesserungsmöglichkeiten)
 - Finanzierung und Kostenkalkulation (Einnahmen: Sponsoren, Startgelder, Bewirtung, Spenden, Inserate im Programmheft, sonstige Zuschüsse; Ausgaben für Sachpreise, Absperrungen/Streckensicherung, Sanitätsdienst, Helfer/Ordner, GEMA-Gebühren, Logistik, Verpflegung, Showprogramm; Rücklagen)
 - Veranstaltungskonzept erstellen (Orga-Team festlegen, Kommunikationswege festlegen, Terminierung von Gesprächsvereinbarungen mit Behörden, Antrag auf Durchführung einer Radsportveranstaltung vorbesprechen und formulieren, Zeitpläne vorbereiten, Gefahrenstellen erfassen/fotografieren bzw. Warntafeln errichten um Teilnehmer zu informieren, Programmheft erstellen, Helfer/Ordneinsatz planen, Aktionen und Rahmenprogramm konzipieren, Sponsorenbetreuung, Sicherheitskonzept erarbeiten, Berücksichtigung von rechtlichen Voraussetzungen gemäß § 29 Absatz 2 Straßenverkehrsordnung)

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Öffentlichkeitswirksame Aktion um auf die Themen Klimaschutz und Klimawandel hinzuweisen
- Bewusstseinsbildung
- Förderung des Radverkehrs
- Positiv Image für die Stadt Ingelheim

Hemmnisse:

- Ressourcen (Personal-, Kosten)
- mögliche Einzelfallkonflikte

Zielgruppe

- Bürger/innen der Stadt Ingelheim
- Betriebe und Unternehmen
- Vereine
- Familien
- (Rad-)Sportbegeisterte

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager, Fahrradbeauftragter) und weitere relevante Bereiche der Stadtverwaltung

beteiligte Akteure

- Sportvereine
- Fahrradhändler
- Autohäuser
- Betriebe und Unternehmen (Ausstellung, Sponsoring)
- Hotel- und Gaststättengewerbe
- Tourist-Information

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

- Kosten: 100.000 € - 200.000 € (je nach Umfang der Veranstaltung)
- Zusätzliche Kosten für Werbemaßnahmen: 20.000 €

Umsetzungszeitraum

Mittelfristig

Erfolgsindikatoren

- Zahl der Teilnehmer
- Zahl der Besucher
- Reinerlös für Klimaschutzmaßnahmen

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop „Mobilität“

Leitsatz

„XX-Kilometer für den Klimaschutz“

Maßnahmensteckbrief	Nr.4.4
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Jobticket verbreitet nutzen	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Ein Jobticket ist ein wirksames Instrument, um im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements die Wege der Mitarbeiter umweltverträglicher zu gestalten. So trägt es zu einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess bezüglich der Umweltbilanz der Stadtverwaltung bei. In der Stadtverwaltung Ingelheim werden bereits Jobtickets angeboten. Um die Akzeptanz des Jobtickets noch weiter zu erhöhen, sollte dieses besser beworben werden.</p> <p><u>Ziel der Maßnahme:</u> Ziel der Maßnahme ist es, Pendler vermehrt zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs anstelle des MIV zu motivieren.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit relevanten Akteuren innerhalb der Stadtverwaltung zur Festlegung der Maßnahmenumsetzung • Ggf. neue Konditionen des Tickets aushandeln • Maßnahmenumsetzung • Kontinuierliche Bewerbung des Angebotes 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung von PKW-Fahrten von und zur Arbeit auf den öffentlichen Nahverkehr • Verbesserung der Umweltbilanz der Stadtverwaltung • Bewusstseinsbildung für das Thema Klimafreundliche Mobilität • Gesundheitsförderung der Verwaltungsmitarbeiter • Vorbildfunktion 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung 	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager)	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Bereiche der Stadtverwaltung • Politische Gremien • Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN GmbH) • Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN GmbH) 	
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit	
<ul style="list-style-type: none"> • Kosten abhängig von der Abnahme –Menge • Kosten für Marketingmaßnahmen und Bekanntmachung des Angebotes: ca. 2.000 € 	

Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none">• Zahl der beantragten Jobtickets
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop „Mobilität“
Leitsatz
Abnahme von 20 Jobtickets pro Jahr an Mitarbeiter.

Maßnahmensteckbrief	Nr.4.5
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur in der Stadtverwaltung	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Die Fahrt mit dem Rad zur Arbeit scheitert für Radfahrer häufig damit dass Duschkmöglichkeiten und/oder Umkleidemöglichkeiten bzw. Unterbringungsmöglichkeiten für Wechselkleidung (z. B. Spinde) fehlen. Mit relativ geringem Aufwand kann hier die Hemmschwelle gesenkt werden. Das Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Individualverkehr sinkt, es wird weniger Fläche für Parkplätze erforderlich und die Mitarbeiter fördern ihre Gesundheit und Fitness.</p> <p><u>Ziel der Maßnahme:</u></p> <p>Durch die Schaffung entsprechender Infrastruktur soll der Anteil der Fahrten mit dem Rad von und zur Arbeit erhöht werden.</p> <p>Mögliche Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradinfrastruktur aufbauen (u. a. sichere Radabstellanlagen, sicherer Zugang mit dem Rad zur Stadtverwaltung) • Möglichkeiten zum Umziehen bieten (u. a. Umkleide- und ggf. Duschkmöglichkeiten, Spinde zur sicheren Unterbringung nasser Kleidung) • Aktionen mit Gesundheitsbetrieben, Krankenkassen <p>Die Maßnahme kann beispielsweise dadurch ergänzt werden, dass die Stadtverwaltung nach erfolgreicher Umsetzung als „fahrradfreundlicher Betrieb“ zertifiziert wird.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung des derzeitigen Zustands der Fahrradinfrastruktur in der Stadtverwaltung • Planung von Einzelmaßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur • ggf. Beauftragung der Zertifizierung durch den ADFC 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung Anzahl Fahrten mit dem Rad zur Arbeit • Förderung der Gesundheit und Fitness der städtischen Mitarbeiter • weniger Stellfläche für Parkplätze • CO₂-Minderungspotenzial 	
Zielgruppe	
Mitarbeiter der Stadtverwaltung Ingelheim	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager, Fahrradbeauftragter)	
beteiligte Akteure	
ADFC (für Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Betrieb“)	

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

- Kosten für Radabstellanlagen: ca. 200 € - 400 € pro Abstellrichtung
- Kosten für Fahrradbox: ca. 800 € - 1.500 € pro Fahrradbox (je nach Ausführung)
- Kosten für Umkleideschrank: ca. 100-120 € pro Umkleideschrank
- Kosten für Errichtung und Einbau von Sanitäranlagen nicht ausweisbar
- Kosten für Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Betrieb“: ca. 600€ - 700€ zzgl. MwSt. (je nach Anbieter)
- Kosten für weitere Aktionen (z. B. Durchführung von Gesundheitschecks für Mitarbeiter) in Zusammenarbeit mit Gesundheitsbetrieben, Krankenkassen nicht ausweisbar

Umsetzungszeitraum

kurzfristig

Erfolgsindikatoren

- Anzahl und Qualität von Radabstellanlagen
- Dusch- und Umkleidemöglichkeiten
- Anzahl Mitarbeiter, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop „Mobilität“

Leitsatz

„Fahrradfreundlicher Betrieb – Stadtverwaltung Ingelheim“

Maßnahmensteckbrief	Nr.4.6
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Leaserad einführen	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität der Mitarbeiter kann das Fahrradleasingmodell einen Beitrag leisten. Bei diesem Modell wird das Dienstwagenprinzip auf Fahrräder übertragen. Seit Ende 2012 gilt die „1 % Regel“ zur Versteuerung des privaten Nutzungsanteils (sogenanntes „Dienstwagenprivileg“) auch für Fahrräder und Elektroräder (Pedelecs, E-Bikes). Das heißt Mitarbeiter können nun ein Dienstfahrrad vom Arbeitgeber gestellt bekommen und müssen dieses mit nur 1 % des Listenpreises monatlich versteuern. Das Fahrrad steht zu seiner freien Verfügung und kann auch entsprechend privat genutzt werden. Vorteilhaft ist, dass der Anfahrtsweg zur Arbeit im Gegensatz zum Kraftfahrzeug nicht versteuert werden muss (Ausnahme: E-Bikes mit über 45 km/h Leistung). Mitarbeiter können somit ihr Fahrrad über den Arbeitgeber leasen und damit zum einen Steuern und zum anderen einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.</p> <p>Nähere Informationen finden sich unter Leaserad: http://www.leaserad.de/</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Vorsprache mit relevanten Entscheidungsträgern in der Stadtverwaltung bzgl. Einführung des Fahrradleasing • Gespräche zwischen Stadtverwaltung und Anbieter (z.B. LeaseRad GmbH (Vorstellung des Fahrradleasing) • Prüfung auf Umsetzung in der Stadtverwaltung • Umsetzung der Maßnahme 	
Chancen und Hemmnisse	
<p>Chancen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Mitarbeitermotivation ohne zusätzliche Kosten • Aktiver Beitrag zum Klimaschutz, Verkehrsverbesserung und Mitarbeitergesundheit • Positives, nachhaltiges und innovatives Arbeitsgeberimage • Instrument zur gerechten Bezuschussung betrieblicher Mobilität der Mitarbeiter • Geringe Parkplatzkosten • Bezahlung der Leasingrate aus Bruttogehalt als Gehaltsumwandlung (d. h. der Mitarbeiter verzichtet in Höhe der Leasingraten auf sein Gehalt. Die eingesparten Sozialversicherungsabgaben und Steuern werden für Leasingkosten verwendet) • Günstiger Kauf von Fahrrädern durch vorteilhafte Versteuerung • Arbeitgeber spart sich alle Lohnsummenabhängigen Lohnnebenkosten 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung Ingelheim 	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager, Fahrradbeauftragter)	

beteiligte Akteure
LeaseRad GmbH
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
s. O.
Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none">• Beschluss zur Einführung eines Fahrradleasing• Zahl der (Dienst-)Fahrräder
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop „Mobilität“
Leitsatz
Erhöhung des Anteils an Fahrten mit dem Rad zur Arbeit um 2 % pro Jahr bis 2022

Maßnahmensteckbrief	Nr.4.7
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Mobilitätsleitfaden für städtische Mitarbeiter	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Die Stadtverwaltung erstellt einen verpflichtenden Mobilitätsleitfaden für alle städtischen Mitarbeiter. In diesem Mobilitätsleitfaden ist u. a. festgelegt, wann ein Mitarbeiter welches Verkehrsmittel nutzen kann. Kurze Dienstwege müssen zu Fuß oder mit dem (Dienst-)Fahrrad erledigt werden. Bei längeren Dienstfahrten werden der Reihenfolge nach öffentliche Verkehrsmittel, Car-Sharing und nur in Ausnahmefällen der private PKW genutzt. Der Leitfaden klärt die städtischen Mitarbeiter auch z. B. darüber auf, wie das Dienstfahrrad reserviert und Kosten für Dienstreisen abgerechnet werden. Darüber hinaus können weitere Informationen und Tipps für eine umweltfreundliche Mobilität im Leitfaden enthalten sein.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung zwischen Entscheidungsträgern in der Stadtverwaltung bzgl. Konzipierung eines Mobilitätsleitfadens (Festlegung von Inhalten, Layout, Druck) • Maßnahmenumsetzung • Vorstellung des Mobilitätsleitfadens den Mitarbeitern der Stadtverwaltung • Öffentlichkeitswirksame Bekanntgabe 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Verhaltensänderungen • Förderung der Gesundheit und Fitness der Verwaltungsmitarbeiter • Förderung von umweltfreundlichen Dienstreisen <p><u>Hemmnis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Akzeptanz in der Verwaltung 	
Zielgruppe	
Mitarbeiter der Stadtverwaltung	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager)	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • weiter relevante Bereiche / Ämter der Stadtverwaltung • Obere Entscheidungsträger der Stadtverwaltung • Politische Gremien 	
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit	
Kosten für Erstellung (Inhalte, Layout, Druck): ca. 2.000 €	

Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none">• Beschluss zur Maßnahmenumsetzung• Zahl umweltfreundlicher Dienstreisen
Vorschlag von
Transferstelle Bingen
Leitsatz
Jede 3. Dienstreise wird mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt.

Maßnahmensteckbrief	Nr.4.8
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Mobilitätsmanager einstellen (ab 2018)	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Im Bereich der Klimafreundlichen Mobilität gibt es vielfältige und mittelfristig strategische Aufgaben die der Klimaschutzmanager im Förderzeitraum bis spätestens 2018 (inkl. Verlängerung der Stelle für Klimaschutzmanagement um weitere 2 Jahre) allein nicht umsetzen kann. Ziel der Maßnahme ist die Schaffung einer Stelle für einen Mobilitätsmanager ab dem Jahr 2018 um die Entwicklung der umweltfreundlichen Mobilität in Ingelheim weiter voranzutreiben. Der Mobilitätsmanager wäre für die Förderung verschiedener Verkehrsträger sowie vor allem auch für die Verknüpfung zuständig.</p> <p>Um insbesondere den ÖPNV, Radverkehr, Intermodale Mobilitätsangebote sowie alternative Antriebe wie die Elektromobilität adäquat in Ingelheim zu fördern und Projekte in diesem Bereich dauerhaft einrichten zu können, wird die Stelle eines Mobilitätsmanagers empfohlen, der mit entsprechenden Kompetenzen ausgerüstet sein soll. Dieser ist zum einen für die Abstimmung und den Austausch zwischen den verschiedenen Fachbereichen der Ämter in der Stadtverwaltung und weiteren relevanten Entscheidungsträgern im Bereich der Klimafreundlichen Mobilität zuständig als auch Bindeglied zur Bürgerschaft.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Aufgaben des Mobilitätsmanagers definieren und notwendigen Arbeitsaufwand abschätzen • Ratsbeschluss zur Schaffung einer Stelle für einen Mobilitätsmanager • Stelle im Stellenplan verankern • Stelle ausschreiben und Mobilitätsmanager einstellen • Konkrete Teilziele und Arbeitspläne erarbeiten 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verstetigung einer zügigen Umsetzung von Projekten zur Klimafreundlichen Mobilität • Zentraler Ansprechpartner der Mobilität 	
Zielgruppe	
Stadtverwaltung	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager)	
beteiligte Akteure	
Arbeitsgruppe „Klimafreundliche Mobilität“	
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit	
Personalkosten (Annahme): ca. 50.000 € pro Jahr	

Umsetzungszeitraum
Mittelfristig (nach Förderzeitraum des Klimaschutzmanagers im Jahr 2018)
Erfolgsindikatoren
Schaffung einer Stelle für Mobilitätsmanager
Vorschlag von
Transferstelle Bingen, Grontmij

7.3.5 Maßnahme 5: Weiterentwicklung der Elektromobilität in Ingelheim

Maßnahmensteckbrief	Nr.5
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Weiterentwicklung der Elektromobilität in Ingelheim	
Sektor	
Mobilität	
Handlungsfeld	
Elektromobilität	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>In der Stadt Ingelheim gibt es bereits gute Beispiele im Bereich der E-Mobilität, wo beispielsweise in Projekten die Praxistauglichkeit von Elektrofahrzeuge nachgewiesen worden ist (städtische und gewerbliche Fuhrparks) und eine dafür benötigte Infrastruktur errichtet worden ist (E-Ladesäulen im Stadtgebiet für Autos und Fahrräder). Es fehlt in Ingelheim jedoch an einer ganzheitlichen Gesamtstrategie bzw. an ganzheitlichen Ansatzpunkten, die alle relevanten Handlungsfelder gleichermaßen berücksichtigt bzw. eine sinnvolle Verknüpfung untereinander bewerkstelligt. Des Weiteren sind die Potenziale, die Elektromobilität vor allem im Alltags- und Freizeitverkehr bietet, bei Bürger/innen noch nicht weitgehend kommuniziert. Hier fehlt es z. B. an ganzheitlichen Informationen zum Thema. In der Stadt Ingelheim kämen z. B. nachstehende Handlungsoptionen zur Förderung der E-Mobilität in Betracht.</p> <p>Handlungsoptionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme 5.1: Einrichtung von (Schnell-)Ladesäulen an öffentlichen Einrichtungen • Maßnahme 5.2: Anreize für Klimafreundliche Gestaltung des MIV schaffen <p>Weitere Maßnahmen, die in nicht eindeutig einem Handlungsfeld zuzuordnen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Car-Sharing mit Elektrofahrzeugen für den Nahverkehr (s. Maßnahme 1.1) • Fahrradverleihsysteme für Elektroräder und sichere Abstellmöglichkeiten (s. Maßnahme 1.2) • Elektro-Kleinbus im Stadtbusverkehr für Veranstaltungen (Maßnahme 2.2) • Klimafreundliche Mobilität in Planungsprozessen zur Stadtentwicklung und –planung berücksichtigen (Maßnahme 3.8) 	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Definitionen von neuen Projekten zusammen mit zu beteiligten Akteuren • Sicherstellung der Finanzierung (Fördergelder) • Umsetzung • Begleitende Öffentlichkeitsarbeit 	
Chancen und Hemmnisse	

Chancen:

- Förderung der E-Mobilität in Ingelheim in den Handlungsfeldern (MIV, ÖPNV, Radverkehr, Unternehmen, Planungsprozessen)

Zielgruppe

- Stadtverwaltung Ingelheim
- Politische Gremien
- Bürger/innen der Stadt Ingelheim
- Touristen

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager)

Arbeitsgruppe „Klimaschutz“

beteiligte Akteure

- Rheinhessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH
- Weitere Unternehmen
- Fahrradhändler
- Autohäuser
- ADFC
- VCD

Einfluss auf die demografische Entwicklung

k. A.

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

s. Flankierende Maßnahmen

Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung

in der Modellphase gering

Umsetzungszeitraum

mittelfristig

Je nach Maßnahme: kurzfristige Umsetzung möglich

Erfolgsindikatoren

- Anzahl der Elektroautos
- Elektroräder im Stadtgebiet von Ingelheim
- Zahl der (Schnell-)Ladestationen im Stadtgebiet und Auslastung der Nutzung der Ladestationen
- Bekanntheitsgrad der E-Mobilitäts-Angebote

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop Mobilität

Leitsatz

Es gibt eine Unterstützung zur Nutzung von Fahrzeugen (z. B. Infrastruktur) mit ökologisch sinnvollen alternativen Antriebssystemen.

Flankierende Maßnahmen

- Maßnahmen: 5.1, 5.2

- Bezug zu Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern: 1.1, 1.2, 2.2, 3.8

Bewertungskriterien	Punkte	Gewichtung	Bewertung
CO ₂ e-Einsparung	4	20%	0,8
Wirtschaftlichkeit	3	15%	0,45
Endenergieeinsparung	3	20%	0,6
Wertschöpfung	3	15%	0,45
Umsetzungsgeschwindigkeit	3	10%	0,4
Einflussnahme durch die Kommune	4	5%	0,20
Wirkungstiefe	5	15%	0,75
Gesamtwert			3,65

Maßnahmensteckbrief	Nr.5.1
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Einrichten von (Schnell-)Ladestationen an öffentlichen Einrichtungen	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Um die Elektromobilität in der Stadt Ingelheim weiterzuentwickeln ist der Ausbau einer dafür benötigten Infrastruktur erforderlich. Hierzu sollen an jedem zentralen öffentlichen Gebäude (Schnell-)Ladesäulen für Elektrofahrzeuge und Elektroräder errichtet werden. Im Hinblick auf die Umsetzung kann nachstehende Priorisierung vorgenommen werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Errichtung von Schnellladesäulen im Innenstadtbereich (Stadtverwaltung, Kreisverwaltung, Tiefgarage Neue Mitte, Bahnhof Ingelheim) 2. Errichtung von Schnellladesäulen an weiteren zentralen Stellen, z.B. Touristische Anlaufpunkte, Rheinwelle, Gewerbegebiete, Mobilitätspunkte in den Stadtteilen (s. auch Maßnahme 4.1) <p>Die Errichtung von Ladesäulen sollte bereits in den Planungsprozessen zur Stadtplanung und Stadtentwicklung mit berücksichtigt werden (vgl. hierzu auch Maßnahme 3.8).</p> <p><u>Ziel der Maßnahme:</u></p> <p>Ziel der Maßnahme ist es, die Nutzung von E-Autos und Elektrorädern durch den Aufbau einer geeigneten Infrastruktur zu erhöhen.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmungsgespräche mit beteiligten Akteuren zur Festsetzung von Einzelmaßnahmen und Aufstellen eines Fahrplanes zur Umsetzung • Identifizierung geeigneter Standorte • Umsetzung der Maßnahmen mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer flächendeckenden Infrastruktur zur Nutzung von Elektrofahrrädern und Elektroautos im Stadtgebiet Ingelheim • CO₂-Minderungspotenzial • Bewusstseinsbildung für klimafreundliche Mobilität 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • Bürger/innen der Stadt Ingelheim • Touristen 	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager) und weitere Bereiche: Ämter Bauen, Planen, Umwelt, Stadtplanung und Stadtentwicklung, Kultur und Touristik	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • Rheinhessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH • Weitere Unternehmen 	

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

- Kosten einer Schnellladesäule: ca. 30.000 – 40.000 €; zzgl. Kosten für Bodenbearbeitung, Fundament, Leitung, Anschluss, Inbetriebnahme)
- Finanzierungsoptionen: Vielfältige Förderstruktur im Bereich Elektromobilität vorhanden

Umsetzungszeitraum

kurzfristig

Erfolgsindikatoren

- Zahl der errichteten Ladestationen
- Auslastung der Nutzung der Ladestationen

Vorschlag von

Transferstelle Bingen

Leitsatz

Errichtung von mind. 1 Ladesäulen an allen zentralen öffentlichen Einrichtungen im Stadtgebiet bis 2018

Maßnahmensteckbrief	Nr.5.2
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Anreize für klimafreundliche Gestaltung des Motorisierten Individualverkehrs anbieten

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Auf den Energieverbrauch und die damit verbundenen CO₂-Emissionen des Individualverkehrs der Bürger hat die Stadt Ingelheim keinen direkten Einfluss. Das Mobilitätsverhalten der Bürgerschaft kann sie durch entsprechende Anreizschaffung, gesetzliche Regelungen und Öffentlichkeitsarbeit beeinflussen.

Ziel der Maßnahme:

Ziel dieser Maßnahme ist die Reduzierung der Klimabelastungen im Individualverkehr durch Schaffung von Informationsangeboten im Bereich Fahrzeugtechnik und Fahrtechnik. Das Angebot könnte nachstehende Maßnahmenbausteine umfassen:

- Baustein 1 "Schulungen energieeffizientes Fahren" für verschiedenen Zielgruppen
- Baustein 2 "Informationsveranstaltungen"
- Baustein 3 "Beratung/Information bei Fahrzeuganschaffung"

Nächste Schritte

- Organisationsstruktur schaffen (Vernetzung zu beteiligender Akteure)
- Ermittlung von Anbietern für Schulungen
- Abstimmungsgespräche mit beteiligten Akteuren durchführen und Konzept erstellen
- Identifizierung von Zielgruppen
- Informationsveranstaltungen / Workshops konzipieren
- Anreize kommunizieren

Maßnahmenbausteine:

- Baustein 1 "Schulung energieeffizientes Fahren": gezielte Schulung von Fahranfängern ("richtig fahren" von Anfang an), Idee: Durchführung von Schulungen zu energieeffizientem Fahren, kombiniert mit einem Fahrsicherheitstraining für Fahranfänger. Schulungen können auch für weitere Zielgruppen: z.B. Inhouse-Schulungen für Unternehmen, Mitarbeiter der Stadtverwaltung durchgeführt werden.
- Baustein 2 "Informationsveranstaltungen": Durchführung von Informationsveranstaltungen nach dem Motto "Erklären - erkunden - erfreuen" zu alternativen, effizienten Fahrzeugtechniken, gekoppelt mit der Möglichkeit diese gleich zu erkunden im Rahmen der Durchführung von "Rund- bzw. Probefahrten".
- Baustein 3 "Beratung/Information bei Fahrzeuganschaffung": Bereits in der Phase der Fahrzeuganschaffung bzw. im Beratungsgespräch zu einem Autokauf, sollen verstärkt Erfordernisse des Klimaschutzes mit berücksichtigt werden und ein Augenmerk auf Emissionsgrenzwerte, alternative Antriebstechnologien, etc. gelegt werden.

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Bewusstseinsbildung bei nachwachsender Generation für effizienten Fahrstil (Fahren bei niedrigen Drehzahlen, flüssiges Fahren / "gleiten" und minimales Bremsen) schon früh legen
- Dynamisierung "eingefahrener" Verhaltensmuster
- Multiplikatoreffekte: Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Eltern / Erwachsenen)
- Wissen über wirtschaftliche und umweltbewusste Fahrtechniken
- Umstieg auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten
- Steigerung der Verkehrssicherheit

Hemmnisse:

- Kosten- und Personalressourcen

Zielgruppe

- Fahranfänger
- Unternehmen: Mitarbeiter, insbesondere im Außendienst
- weiterführend: PKW-Fahrer

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager)

beteiligte Akteure

- Fahrschulen
- Autohäuser
- Bildungseinrichtungen (weiterführende Schulen)

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

ca. 6.000 € (Kosten für Schulungen und Durchführung von Informationsveranstaltungen inklusive Öffentlichkeitsarbeit)

Umsetzungszeitraum

kurzfristig

kurzfristig (Jahr 2015): Start eines Angebotes z. B. im Rahmen eines Mobilitätstages

mittel- bis langfristig (12- 24 Monate): Regelmäßige Durchführung von Veranstaltungen (1-2 pro Veranstaltungen pro Jahr)

Erfolgsindikatoren

- Zahl durchgeführter Veranstaltungen
- Teilnehmerzahl der Veranstaltungen

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Leitsatz

Fahren fängt im Kopf an: Gas geben beim Spritsparen.

7.3.6 Maßnahme 6: Alternative Mobilitätskonzepte im Bereich Kultur & Tourismus

Maßnahmensteckbrief	Nr.6
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Alternative Mobilitätskonzepte im Bereich Kultur & Tourismus	
Sektor	
Mobilität	
Handlungsfeld	
Kultur & Tourismus	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Tourismus und Verkehr sind eng miteinander verknüpft. Verkehr ist eine wesentliche Grundlage des Tourismus. Er verbindet Urlauber mit der Stadt Ingelheim und ermöglicht Ihnen die Erschließung und Erlebbarkeit von Ingelheim und Umgebung. Gleichzeitig trägt der Verkehr zu Belastung von Umwelt und Klima bei, was je nach Ausmaß die Aufenthaltsqualität in einer Region erheblich senkt.</p> <p><u>Ziel dieser Maßnahme:</u> Ziel ist es daher, umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsformen in den Bereichen Kultur und Tourismus vermehrt in den Mittelpunkt zu stellen und die Vorteile umweltfreundlicher Fortbewegungsmöglichkeiten im Alltags- und Freizeitverkehr entsprechenden Zielgruppen aufzuzeigen.</p> <p>Das Fahrrad stellt ein beliebtes Fortbewegungsmittel in der Freizeit dar und wird auch für touristische Zwecke gerne genutzt. Durch entsprechende Maßnahmen, wie die Vermarktung von Themenrouten (vgl. Maßnahme 6.1) oder Verbindung von touristischen Standorten (vgl. Maßnahme 6.3) soll dies weiter gefördert werden. Zielgruppe sind insbesondere Ingelheimer Bürger/innen und Touristen, für die das Fahrrad bisher keine Alternative zu anderen Verkehrsmittel im Alltag und in der Freizeit darstellt. Eine weitere Maßnahme ist die Berücksichtigung von alternativen Mobilitätskonzepten bei der Durchführung von Veranstaltungen (vgl. Maßnahme 6.2).</p> <p><u>Handlungsoptionen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme 6.1: Mobilität für Weinmeile • Maßnahme 6.2: Veranstaltungen mit besonderen Mobilitätskonzepten • Maßnahme 6.3: Elektroräder mit touristischen Standorten verknüpfen 	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Bildung einer Steuerungsgruppe, vertreten mit Personen, die bei der Durchführung einer Veranstaltung eine gewisse Relevanz haben • Abstimmungsgespräche mit beteiligten Akteuren durchführen • Planung der verschiedenen Maßnahmen in den Bereichen Verkehrsgestaltung und –infrastruktur, Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit 	

Chancen und Hemmnisse
<p>Chancen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klimafreundliche Mobilitätsangebote im Bereich Tourismus • klimafreundliche Alternative der Freizeit-/Urlaubsgestaltung <p>Hemmnis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ressourcen (Kosten, Personal)
Zielgruppe
<ul style="list-style-type: none"> • Bürger/innen Stadt Ingelheim • Touristen
Verantwortliche
Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager, Amt für Kultur und Touristik, Bauen, Planen, Umwelt)
beteiligte Akteure
<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsdienstleister • Winzerbetriebe • Hotel- und Gaststättengewerbe
Einfluss auf die demografische Entwicklung
Spezifische Angebote für Senioren anbieten: z.B. barrierefreie Mobilitätsangebote
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
s. Flankierende Maßnahmen
Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung
<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung von ortsansässigen Firmen bei der Umsetzung von Bau- und Einrichtungsmaßnahmen • Stärkung des lokalen Handels und Hotel- und Gaststättengewerbes
Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Erfolgsindikatoren
Nutzerzahlen: Auslastung bestehender nachhaltiger Mobilitätsangebote im Bereich Kultur & Tourismus
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop "Mobilität"
Leitsatz
Es bestehen vernetzte nachhaltige Mobilitätsangebote im Bereich Kultur & Tourismus
Flankierende Maßnahmen
Maßnahme 6.1, 6.2., 6.3

Bewertungskriterien	Punkte	Gewichtung	Bewertung
CO ₂ e-Einsparung	4	20%	0,8
Wirtschaftlichkeit	3	15%	0,45
Endenergieeinsparung	2	20%	0,4
Wertschöpfung	3	15%	0,45
Umsetzungsgeschwindigkeit	3	10%	0,3
Einflussnahme durch die Kommune	4	5%	0,20
Wirkungstiefe	5	15%	0,75
Gesamtwert			3,35

Maßnahmensteckbrief	Nr.6.1
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Mobilität für Weinmeile

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Ziel der Maßnahme:
 Die Ingelheimer Weinmeile soll stärker inszeniert werden mittels entsprechend attraktiver Angebote (auch aus dem Bereich der Mobilität), um somit den Erlebnischarakter zu steigern. Für eine stärkere Inszenierung sollen demnach Erlebnisstationen aufgebaut werden, die barrierefrei gestaltet sind und alle "Sinne des Weines" ansprechen sollen. Des Weiteren sollen Aussichts- bzw. Ausruhpunkte für Sitz- und Rastmöglichkeiten angelegt werden, die einen besonderen Ausblick über die Landschaft bieten. Im Rahmen dieses Projektes sollen auch klimafreundliche Mobilitätsangebote eingerichtet werden. So sollen die Erlebnisstationen z.B. mit E-Rädern erreichbar sein. Hierfür soll eine entsprechend attraktive Infrastruktur im Hinblick auf die Wegeführung sowie flankierende Angebote (z.B. Verleih von E-Rädern/Fahrrädern, Segways inklusive GPS-Ausstattung, Servicenetzwerk, Onlinebuchung, Routenempfehlungen, etc.) aufgebaut werden. Auf der Internetseite der Rheinhessen-Touristik besteht bereits die Möglichkeit GPS-Tracks für bestehende Radrouten in Rheinhessen (u. a. Hiwwelroute, Selztal Radweg, Obstroute) herunterzuladen.

Nächste Schritte

- Abstimmungsgespräche mit beteiligten Akteuren zur Erarbeitung und Umsetzung der Maßnahme
- Bewerbung des Angebotes

Chancen und Hemmnisse

- Chancen:
- Klimafreundliche Mobilitätsangebote im Bereich Tourismus
 - klimafreundliche Alternative der Freizeit-/Urlaubsgestaltung
 - Stärkung der kommunalen und regionalen Wirtschaft

Zielgruppe

- Touristen
- Bürger der Stadt Ingelheim

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager, Amt für Kultur und Touristik, Bauen, Planen, Umwelt)

beteiligte Akteure

- Mobilitätsdienstleister
- Movelo (Verleihstation in Ingelheim: Weingut & Gästehaus Stritter)
- Rheinhessen-Touristik GmbH
- Winzerbetriebe
- Hotel- und Gaststättengewerbe

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

- Kosten für Segway: ca. 7.000 € - 9.000 € pro Segway
- Kosten für Fahrräder (je nach System): 250 € bis über 1.000 € pro Fahrrad (vgl. Maßnahme 1.2)
- Kosten für erforderliche Infrastruktur (Erlebnisstationen, Sitz- und Rastmöglichkeiten, etc.) nicht ausweisbar
- Kosten für die Erweiterung der bestehenden Online Routenplanung (s. o.) z. B. für Ingelheimer Weinmeile nicht ausweisbar
- Finanzierungsoptionen: Nutzergebühren, öffentliche Mittel (Kommunalhaushalt), Einnahmen aus Tourismus und Stadtmarketing und/oder Wirtschaftsförderung, Allianzen mit Unternehmen (Werbung auf Fahrrädern, Segways, etc.)

Umsetzungszeitraum

mittelfristig

Erfolgsindikatoren

Anzahl der Besucher

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop Mobilität

Leitsatz

Eine qualitativ gut ausgestattete Wegeführung für eine umweltfreundliche Mobilität der Ingelheimer Weinmeile bis 2022 ist geschaffen.

Maßnahmensteckbrief

Nr.6.2

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Veranstaltungen mit besonderen Mobilitätskonzepten

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

(Groß-)Veranstaltungen verursachen Umweltauswirkungen und Kosten. Durch Maßnahmen der verschiedensten Art können diese negativen Auswirkungen, soweit wie möglich, vermieden oder minimiert werden. Neben Aspekten wie Abfallvermeidung und -verwertung, Energiemanagement, Verbrauch von Wasser und Catering ist ein weiterer Handlungsbereich die umweltfreundliche Gestaltung des Verkehrs bei der Planung von Veranstaltungen.

In der Stadt Ingelheim werden bereits Maßnahmen in diesem Bereich umgesetzt. So wurden bereits im Zuge der Veranstaltung „Illumnia“ gute Standards gesetzt, was die Anreise der Besucher mit dem ÖPNV als Alternative zur individuellen Anreise mit dem PKW anbelangt.

Ziel dieser Maßnahme:

Auf Basis bereits vorliegender guter Standards, die bei Veranstaltungen bereits umgesetzt worden sind, sollen alternative Verkehrskonzepte im Planungsprozess von kleinen und großen Veranstaltungen in der Stadt Ingelheim noch stärker Berücksichtigung finden und attraktiver gestaltet werden. Den Besuchern und Teilnehmern soll ein umfassendes Angebot mit umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsmitteln für die Wege von und zu einer Veranstaltung bereitgestellt werden. Die Stadt bietet hierzu den Veranstaltungsorganisationsorganatoren von weiteren Events, Hoffesten, etc. Hilfestellung bei der Organisation und Planung von alternativen Reiseformen an.

Im Bereich der „Verkehrsgestaltung“ können folgende Handlungsoptionen umgesetzt werden:

- Einsatz von Shuttlebussen und/oder PKWs (für besonders wichtige Personen) mit hohen Umweltstandards (d.h. niedriger Verbrauch, alternative Antriebe: Hybrid, Erdgas, Wasserstoff, Leichtlauföle, Leichtlaufreifen, etc.)
- Kostenlose/-günstige ÖPNV-Nutzung (Bus und Bahn) für die Besucher/innen, Teilnehmer/innen, Servicekräfte der Veranstaltungen
- Fahrkartengestaltung mit Gutscheinen um weitere Personen mit zu nehmen
- Einsatz besonders umweltfreundlicher Busse auf den Strecken von und zu Veranstaltungen,
- Durchführung von Sprit-Spartrainings für die Fahrer von Bussen, PKWs, etc. (Kombination mit Sicherheitstraining)

Im Bereich „Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit“ wären, um eine möglichst hohe Nutzung der öffentlichen umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erreichen, die im Rahmen von Veranstaltungen angeboten werden, nachstehende Handlungsoptionen denkbar:

- Integration und prominente Positionierung von Informationen zur An- und Abreise (z.B. Fahrplan) mit Bahn und ÖPNV in den offiziellen Unterlagen der Veranstaltungen
- Erstellung von zielgruppenspezifischen Informationen für die verschiedenen Teilnehmergruppen (Auswertige Besucher, Hotelgäste, Mitarbeiter, ...)
- Nutzung weiterer Informationsmedien: elektronischer Info-Brief, Internetseite der Stadt, etc.
- Aktive Bewerbung eines Stadtbusses, der klimaneutral betrieben und auf einer möglichst zentral

gut wahrnehmbaren Strecke eingesetzt wird

- Aushang von großen ÖPNV-Fahrplänen auf Veranstaltungen
- Einrichten von Service-Ständen an denen Besucher Informationen zur Abreise erhalten können
- Bereitstellung von Informationen für Hotelgäste

Durchführung einer Befragung zum Mobilitätsangebot (Evaluation).

Nächste Schritte

- Die Stadt gibt Veranstaltern Hilfestellungen (Vorlage für Flyer, Fahrplänen, etc.) wie sie eine umweltfreundliche Mobilität zu Veranstaltungen organisieren können.

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Reduzierung von verkehrsinduzierten Klimabelastungen (An-/Abreise der Besucher durch Schaffung alternativer umweltfreundlicher Mobilitätsangebote
- Bewusstseinsbildung bei Besucher/innen und Akteuren, die an der Planung von Veranstaltungen beteiligt sind für Themen der klimafreundlichen Mobilität
- Abbau von Hemmnissen gegenüber öffentlichen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln
- Entlastung der Innenstadt durch Individualverkehr bei Veranstaltungen

Hemmnisse:

- Kosten- und Personalaufwand

Zielgruppe

- Besucher von Veranstaltungen

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager, Amt für Kultur und Touristik, Bauen, Planen, Umwelt)

beteiligte Akteure

- Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN GmbH)
- Deutsche Bahn
- sonstige Mobilitätsdienstleister
- Rhein Hessische Energie- und Wasserversorgungs-GmbH
- Hotel- und Gaststättenbetriebe
- Autohäuser

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

k. A.

Umsetzungszeitraum

mittelfristig

Erfolgsindikatoren

Zahl der Besucher die mit alternativen Verkehrsmitteln zum PKW anreisen

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop Mobilität

Leitsatz

Umweltschonend Mobil zu Veranstaltungen ist in Ingelheim Standard.

Maßnahmensteckbrief	Nr.6.3
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Weiterentwicklung des thematischen Führungsangebotes in Ingelheim: Mobile Führung mit Elektrorädern

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Die bestehenden historischen Stadtführungsangebote (u. a. Kaiserpfalz, Burgkirche, Geschichte der Ortsteile Nieder-Ingelheim, Ober-Ingelheim, Großwinternheim, Frei-Weinheim) sollen um mobile Führungen mit klimafreundlichem Verkehrsmittel wie dem Elektrorad (E-Bike, Pedelec) erweitert werden. Auch entferntere Standorte können somit attraktiv miteinander verknüpft werden. Ausgangspunkt für Führungen bzw. Verleih von Elektrorädern kann der Bahnhof sein, der als zentral gelegener Mobilitätspunkt in Ingelheim ausgebaut werden soll. Somit besteht eine vernetzte E-Bike-Anschlussmobilität am Bahnhof. Das Angebot wäre nicht nur für Übernachtungsgäste, sondern auch für Tagesgäste, die eine One-Way-Rad(wander)tour planen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen möchten, sehr attraktiv.

Ziel der Maßnahme:

Ziel der Maßnahme ist es den Trend der E-Mobilität im touristischen Bereich mit entsprechend attraktiven Angeboten zu bedienen. Die Einbindung in regionale und kommunale Verkehrskonzepte wie z. B. dem Mobilitätspunkt Bahnhof Ingelheim, fördert die klimafreundlichen Fortbewegungsmittel als Alternative zum Auto und sorgt für den nötigen Bekanntheitsgrad und die ökonomische Tragfähigkeit des Verleihsystems. Entsprechende Kooperationen mit lokalen Firmen fördern die Wirtschaftskraft und darüber hinaus Tourismus-Projekte in Ingelheim und der Region.

Nächste Schritte

- Abstimmungsgespräche mit beteiligten Akteuren zur Erarbeitung und Umsetzung der Maßnahme
- Öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung des Angebotes

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Klimafreundliche Mobilitätsangebote im Bereich Tourismus
- klimafreundliche Alternative der Freizeit-/Urlaubsgestaltung
- Stärkung der kommunalen und regionalen Wirtschaft

Zielgruppe

- Touristen
- Bürger der Stadt Ingelheim

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager, Amt für Kultur und Touristik, Bauen, Planen, Umwelt)

beteiligte Akteure
<ul style="list-style-type: none">• Mobilitätsdienstleister• Rheinhessen-Touristik• Winzerbetriebe• Hotel- und Gaststättengewerbe
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
<ul style="list-style-type: none">• Kosten für Aufbau von Fahrradverleihstationen, Anschaffung von Mieträdern (vgl. hierzu Maßnahme 1.2, 6.3)• Marketingmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit: ca. 3.000 € pro Jahr
Umsetzungszeitraum
mittelfristig
Erfolgsindikatoren
Nutzerzahlen
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop Mobilität
Leitsatz
Kultur-historische Stätten werden durch attraktive Mobilitätsangebote miteinander vernetzt, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und bereichern somit das Kultur-, Erlebnis- und Freizeitangebot.

7.3.7 Maßnahme 7: Bewusstseinsbildung

Maßnahmensteckbrief	Nr.7
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Bewusstseinsbildung bei Kindern fördern	
Sektor	
Mobilität	
Handlungsfeld	
Bewusstseinsbildung	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Das Projekt fußt auf der Idee, dass man bei den Kindern als nachwachsende Generation ideal ansetzen kann (und muss), um Verhaltensänderungen erreichen zu können. Dies aus 2 Perspektiven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kinder sind (noch) empfänglich für motivierende Anregungen und Aktionen, Verhaltensmuster haben sich noch nicht „festgesetzt“. - Über Kinder können Eltern/ Erwachsene erreicht werden, da sie Erlerntes (aus Kiga/Schule) auch zu Hause umsetzen (bzw. sogar erlernte Verhaltensweisen von den Eltern / Erwachsenen einfordern). <p>Oberstes Ziel ist somit, die Bewusstseinsbildung schon ganz früh im Kindergarten zu starten. Einigkeit bestand darin, dass das Thema spielerisch, mit Spaß und motivierend vermittelt werden soll (kein Zwang, kein Druck).</p> <p>Die <u>Ziele</u> im Detail:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung des Anteils der (kurzen) Strecken, die zu Fuß zurück gelegt werden (Kinder und Eltern sollen (wieder) laufen lernen) • Erhöhung des Anteils der Strecken, die mit dem Fahrrad zurück gelegt werden • Erhöhung des Anteils der Strecken, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden können • Sicherung der erforderlichen Infrastruktur (sicherer Schulweg zu Fuß und mit dem Rad, adäquate Abstellanlagen für wertvolle Fahrräder etc.) • Verknüpfung des Aspekts klimafreundlicher Verkehr mit weiteren Aspekten wie: Förderung der Gesundheit durch Bewegung, Förderung der Selbstständigkeit und des Selbstbewusstseins von Kindern (gemeinsamer Schulweg mit Nachbarkindern und FreundInnen) • Eltern die Angst von möglichen Gefahren nehmen, die Kinder auf dem Weg zur Schule drohen könnten. <p>Einige Maßnahmen werden bereits in den Kindergärten/Kitas sowie in den Schulen durchgeführt (z. B. zwei Klimaschutzschulen in Ingelheim: Gebrüder-Grimm-Grundschule, Theodor-Heuss-Grundschule, s. www.klimaschutzschulenatlas.de) – die Organisation des Austauschs über die bisherigen Aktivitäten (Erfolge, Stolpersteine, Tipps) bzw. die Einrichtung eines Netzwerks der hier Aktiven (Schulung, Erfahrungsaustausch etc.) soll daher angestrebt werden (z. B. in bestehender Leiterrunde der Kindergärten, später</p>	

in Runde von speziell geschulten Personen).

Nächste Schritte

Organisation einer Kampagne „Kinder weisen den Weg“ (Arbeitstitel):

- Schritt 1: Organisationsstrukturen schaffen – Kommunikatoren in der Kommune
- Schritt 2: Leitbild entwickeln
- Schritt 3: Analyse
- Schritt 4: Ziele und Zielgruppen.
- Schritt 5: Maßnahmen
- Schritt 6: Kontrolle.

Maßnahmenbausteine

- Baustein 1 „Schulung der ErzieherInnen und LehrerInnen“ (Multiplikatoren): gezielte Schulung von PädagogInnen (mind. 1 Person/ Einrichtung), Idee: Durchführung einer Inhouse-Schulung als Start des Netzwerks
- Baustein 2 „zielgruppenspezifische (kindertaugliche) Info-Materialien“, s. Aktionsprogramm "Klimaschutz in Schulen und Bildungseinrichtungen" des BMUB oder Publikation „Umweltfreundlich mobil“ des BMUB
- Baustein 3 „langfristige Aktionen“, z. B. Wettbewerb über ein Schuljahr, in dem die km zu Fuß pro Schulkind erfasst und belohnt werden (s. www.kinder-meilen.de)
- Baustein 4 „Aktionstage“: Veranstaltung öffentlichkeitswirksamer Aktionstage, die der allgemeinen Bewusstseinsbildung und der Motivation der Kinder (und weiterer) dienen
- Baustein 5 „Weg-Gemeinschaften“: z. B. Organisation von Geh-Gemeinschaften, d. h. Kindern gehen gemeinsam zur Schule, tlw. ist die Begleitung von Erwachsenen (zu Beginn) erforderlich (durch Eltern oder andere Ehrenamtliche, ggf. auch ältere Kinder als Paten), Ergänzung durch Schulungen (z. B. Verkehrserziehung), weitere Teilmaßnahme: Fahrgemeinschaften bei Fußballmannschaften o. ä. (Ansprache der Vereine)
- Baustein 6 „Ansprache der Eltern“ über die vorhandenen Vertretungen (Elternausschuss, Schulelternbeirat): Information (Schulwegplan, CO₂-Ausstoß von PKW etc.) und Motivation; auch denkbar: Initiierung von Kinder-Eltern-Gesprächen zum Thema klimafreundliche Mobilität (z. B. auch im Rahmen des Deutschunterrichts denkbar – Interview)
- Baustein 6 „Netzwerk PädagogInnen“
- Baustein 7 „Weitergabe von Erfahrungen an das Bildungsministerium“ (Multiplikatoren), um auch den entsprechenden zeitlichen Raum in der Schule hierfür zu haben, sollte parallel auch die Landesregierung aufgefordert werden, diese Inhalte verstärkt in die Lehrpläne zu integrieren.

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Multiplikatoreffekte (Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Kinder und der Eltern/ Erwachsenen)
- Umstieg auf alternative Mobilitätsformen schafft gleichzeitig mehr Verkehrssicherheit vor den Schulen

Hemmnisse:

- zeitliche Ressourcen der PädagogInnen
- Unterstützung der Kommunalpolitik muss erreicht werden!
- Eltern müssen noch überzeugt werden, dass Schulwege sicher sind

Zielgruppe

alle Kinder in Ingelheim (und indirekt die Eltern)

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager)

beteiligte Akteure

- Kommunalpolitik: Bereitstellung personeller Ressourcen, Vorbild
- aktive PädagoInnen (ErzieherInnen, LehrerInnen)
- Gesundheitsmanagement der Stadtverwaltung
- Eltern
- Vereine
- ehrenamtliche Schulwegbetreuer (Eltern oder andere Erwachsene)
- Bildungsministerium (Übernahme in die Lehrpläne)

Einfluss auf die demografische Entwicklung

k. A.

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

- Baustein 1 „Schulung der ErzieherInnen und LehrerInnen“ (Multiplikatoren): Die Schulung „Kleiner Daumen – große Wirkung: Klimaschutz im Kindergarten“ der Energieagentur RLP ist kostenlos (ggf. Kosten für Inhouse-Schulung erfragen).
- Baustein 2 „zielgruppenspezifische (kindertaugliche) Info-Materialien“: Es gibt umfangreiche Materialien (z. B. beim BMUB), die kostenlos zu erhalten sind. Der Klimaschutzmanager muss Zeit in die Beschaffung stecken und sollte sich Zeit nehmen, die Materialien gemeinsam mit ErzieherInnen und LehrerInnen zu checken, bevor sie im größeren Maß bestellt und verteilt werden.
- Baustein 3 „langfristige Aktionen“: Kosten fallen für das Layout des Wettbewerbsaufrufs (ca. 2.000 €) und des Drucks (ca. 1000 €) und für Preise an (z. B. Abstellanlagen an der Schule, ÖPNV-Tickets für Wandertage, Annahme: 2.500 € pro Jahr)
- Baustein 4 „Aktionstage“: Kosten für Vorbereitung (Werbematerialien), ggf. Preise, pauschal 3.000 € pro Jahr
- Baustein 5 „Weg-Gemeinschaften“: keine Kosten für ehrenamtliche Arbeit, Empfehlung: Kosten für Dankeschön einplanen (z. B. ÖPNV-Tickets inkl. Tickets; um eine weitere Person mitzunehmen, Annahme: 500 € pro Jahr), Kosten für Öffentlichkeitsarbeit: z. B. Großplakate im Stadtbild, die die „Gesichter“ dieser Kampagne zeigen (5.000 € pro Jahr)
- Baustein 6 „Netzwerk PädagogInnen“, Empfehlung: Kosten für Catering bei den Treffen einplanen (4 Treffen à ca. 100 € pro Treffen = 400 €), außerdem für eine Tages-Exkursion pro Jahr (2.000 €)
- Baustein 7 „Ansprache der Eltern“ über die vorhandenen Vertretungen (Elternausschuss, Schulelternbeirat): keine Kosten (außer zeitlichem Aufwand für Klimaschutzmanager)

Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung

Die o. g. Aufträge könnten innerhalb von Ingelheim verbleiben, d. h. kommunale Aufträge in Höhe von ca. 15.000 € pro Jahr.

Umsetzungszeitraum

kurzfristig

Kurzfristig (2015): Planung und Start der Kampagne
mittel- bis langfristig: Verstetigung des Themas

Erfolgsindikatoren

- Anteil der Wege von Kindern mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln (zu Fuß, mit dem Roller, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV)
- Anteil des nachhaltigen Verkehrs am Modal Split
- Kenntnis der Bevölkerung über Aktionen "ihrer" Stadt
- Umsetzung der im Konzept beschriebenen Maßnahmen

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop Mobilität

Leitsatz

Flankierende Maßnahmen

7.1 Mobilitätsberatung für Senioren

Bewertungskriterien	Punkte	Gewichtung	Bewertung
CO ₂ e-Einsparung	3	20%	0,6
Wirtschaftlichkeit	3	15%	0,45
Endenergieeinsparung	2	20%	0,4
Wertschöpfung	3	15%	0,45
Umsetzungsgeschwindigkeit	5	10%	0,5
Einflussnahme durch die Kommune	5	5%	0,25
Wirkungstiefe	5	15%	0,75
Gesamtwert			3,3

Maßnahmensteckbrief	Nr.7.1
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Mobilitätsberatung für Senioren

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

Der demografische Wandel hat auch in Ingelheim Auswirkungen. Immer mehr ältere Menschen werden in Ingelheim leben und möchten weiterhin mobil sein. Durch ein übersichtliches und seniorenfreundliches Angebot im Bereich der Mobilität kann die Stadt die Mobilität dieser Zielgruppe klimafreundlich gestalten. Die Stadtverwaltung erstellt in Zusammenarbeit u. a. mit der ORN GmbH und relevanten Akteuren im Bereich Radverkehr ein Kurz-Konzept zur Mobilität von Senioren.

Ziel der Maßnahme:

Ziel ist es ältere Menschen über die Vorteile des ÖPNV zu informieren, eventuell vorhandene Vorbehalte abzubauen und lukrative Angebote zu erstellen um Senioren zur Nutzung des ÖPNV und des Fahrrades zu motivieren.

Schwerpunkte des Konzeptes können u. a. sein:

- Erklärung der Funktionsweise von modernen Fahrkartenautomaten
- Benennung spezieller Angebote für Senioren (z. B. Seniorenticket, etc.)
- Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personengruppen
- Sicheres Radfahren für ältere Bürger in Ingelheim
- Nutzung von Elektrorädern

Es werden Informationsmaterialien (Poster, Flyer, etc.) erarbeitet die u. a. Einrichtungen für Senioren zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus sollen diese Informationen auf Informationsveranstaltungen und in öffentlichen Einrichtungen ausgelegt werden, die Info-Tafel am Bahnhof Ingelheim (vgl. Maßnahme 2.4) um entsprechende Informationen ergänzt sowie auf der Internetseite der Stadt Ingelheim herunterladbar sein.

Nächste Schritte

- Abstimmung mit beteiligten Akteuren zur Festlegung von Einzelmaßnahmen
- Maßnahmenumsetzung
- Öffentlichkeitswirksame Bekanntgabe der Maßnahmenumsetzung

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Motivation von mobilitätseingeschränkten Personen zur Nutzung des ÖPNV und Fahrrad
- Förderung der Daseinsvorsorge

Zielgruppe

- Ältere Personengruppen
- Mobilitätseingeschränkte Personengruppen

Verantwortliche
Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager)
beteiligte Akteure
<ul style="list-style-type: none">• Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN GmbH)• ggf. weitere Mobilitätsdienstleister
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
Sachkosten: Erstellung der Informationsmaterialien (Inhalte, Layout, Druck)
Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none">• Wahrnehmung des Angebotes
Vorschlag von
Transferstelle Bingen
Leitsatz
Angebote für eine altersgerechte Mobilität im öffentlichen Verkehr sind umgesetzt.

7.3.8 Maßnahme 8: Förderung des Radverkehrs

Maßnahmensteckbrief	Nr.8
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Förderung des Radverkehrs	
Sektor	
Mobilität	
Handlungsfeld	
Radverkehr	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
Der in Ingelheim bereits erfolgreich beschrittene Weg, den Radverkehr zu fördern soll weiter verfolgt und noch intensiviert werden.	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • weitere Radverkehrs-Infrastruktur • Machbarkeitsstudie Direktradverbindung 	
Chancen und Hemmnisse	
<p>Chancen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verstetigung der Maßnahmen • Verhaltensänderungen • Pendlerpotenzial zwischen Mainz und Bingen • auch touristische Effekte durch Modellprojekt Direktradverbindung zu erwarten <p>Hemmnisse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereitschaft zur Verhaltensänderung ist eingeschränkt • hoher Kfz-Pendleranteil • attraktive Rahmenbedingungen für Pkw-Nutzer 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • alle potenziellen Radfahrer in Ingelheim 	
Verantwortliche	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager) 	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsbeauftragter • LBM RLP • Interessierte 	

Einfluss auf die demografische Entwicklung
k. A.
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
Abhängig von den Maßnahmen, tlw. bestehende Fördermöglichkeiten nutzbar
Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung
<ul style="list-style-type: none"> Mit möglichen Baumaßnahmen können Ingelheimer Unternehmen beauftragt werden.
Umsetzungszeitraum
Kurzfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none"> Veränderungen im Modal Split
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop Mobilität
Leitsatz
Steigerung des Anteils an Radfahrer/innen am Gesamtverkehrsaufkommen durch Schaffung weiterer infrastruktureller Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr.
Flankierende Maßnahmen
Maßnahmen: Weitere Anstrengungen für die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr Einrichtung einer Direktradverbindung zwischen Mainz und Bingen

Bewertungskriterien	Punkte	Gewichtung	Bewertung
CO ₂ e-Einsparung	4	20%	0,8
Wirtschaftlichkeit	3	15%	0,45
Endenergieeinsparung	2	20%	0,4
Wertschöpfung	2	15%	0,3
Umsetzungsgeschwindigkeit	4	10%	0,4
Einflussnahme durch die Kommune	4	5%	0,2
Wirkungstiefe	4	15%	0,6
Gesamtwert			3,15

Maßnahmensteckbrief	Nr.8.1
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Weitere Anstrengungen für die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
Die bestehenden und bereits ausgezeichneten Anstrengungen der Stadt Ingelheim zur Förderung des Radverkehrs sollten fortgeführt werden.	
Nächste Schritte	
Entwicklung eines Konzepts von Maßnahmen, die das Radfahren in Ingelheim weiter fördern können, u. a. :	
<ul style="list-style-type: none"> • Befragung von Radfahrern (Stichproben vor Ort), die regelmäßig wiederholt werden, um Veränderungen messbar/sichtbar machen zu können • Weiterer Ausbau des bereits relativ guten Radverkehrsnetzes (v. a. Lückenschlüsse) • Einrichtung von Schutzstreifen für Radfahrer im fließenden Verkehr (zusätzlich zu eigenen Radwegen) • Sensibilisierung von PKW-Fahrern durch Einsatz von Fahrradpiktogrammen auf dem Bodenbelag • Begleitung durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Plakate mit Slogan „Ein großes Dankeschön an alle Ingelheimer Radfahrer“, Schulung von Fahrradbotschaftern) • Durchführung von Testmaßnahmen, die im öffentlichen Raum wahrnehmbar sind und den Diskurs anregen (z. B. Entfall eines Kfz-Fahrstreifens für Radfahrstreifen). 	
Chancen und Hemmnisse	
Chancen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Verstetigung der Maßnahmen • Verhaltensänderungen 	
Hemmnisse:	
<ul style="list-style-type: none"> • tlw. weite Wege, sodass nicht alle Verkehrsteilnehmer angesprochen werden können 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • alle Verkehrsteilnehmer in Ingelheim, die Wege im üblichen Radius bis ca. 5 km zurücklegen 	
Verantwortliche	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager) 	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • Radbeauftragter • Stadtverwaltung • Gruppen wie ADFC etc. 	
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit	
abhängig von den Maßnahmen	

Umsetzungszeitraum
Kurzfristig zu starten
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none">• Veränderungen des Modal Split
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop "Mobilität"
Leitsatz
Steigerung des Anteils an Radfahrer/innen am Gesamtverkehrsaufkommen durch Schaffung weiterer infrastruktureller Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr

Maßnahmensteckbrief	Nr.8.2
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Einrichtung einer Direktradverbindung zwischen Mainz und Bingen	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
Eine RL-weite Potenzialstudie (Grontmij, 2014) hat gezeigt, dass im Korridor zwischen dem Oberzentrum Mainz und Bingen auf ca. 30 km ein besonderes Potenzial für die Umsetzung einer Direktradverbindung besteht. Neben intensiven Pendlerverflechtungen bei Arbeit und Ausbildung sprechen auch die Bevölkerungszahl insgesamt, die Bahnstrecke als Schlechtwetteralternative und die Topografie für die Umsetzung einer solchen Strecke, auf der Radfahrer gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern bevorrechtigt sind. Hinzu kommt, dass an die bestehende Radinfrastruktur angeknüpft werden könnte.	
Nächste Schritte	
Im nächsten Schritt ist eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, die im ermittelten Korridor konkrete Strecken, den Abstimmungs- und Handlungsbedarf sowie die finanziellen Erfordernisse beleuchtet.	
Chancen und Hemmnisse	
<u>Chancen:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines innovativen Produkts mit Anbindung der Stadt Ingelheim • Attraktivierung der Anbindung über größere Strecken (Alternative für Pendler) <u>Hemmnisse:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einvernehmliche Abstimmungen mit den anderen Nutzern der bestehenden Trassen (v. a. Landwirtschaft) • ggf. erforderlicher finanzieller Aufwand 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • v. a. Berufs- und Ausbildungspendler nach Ingelheim, die Wege über 5 km zurücklegen 	
Verantwortliche	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager) 	
beteiligte Akteure	
<ul style="list-style-type: none"> • LBM RLP • Radbeauftragter • Stadtverwaltung • Gruppen wie ADFC etc. 	
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit	
abhängig von den Maßnahmen	
Umsetzungszeitraum	
Machbarkeitsstudie kurzfristig zu starten	
Erfolgsindikatoren	
<ul style="list-style-type: none"> • Veränderungen des Modal Split 	

Vorschlag von

Stadtverwaltung Ingelheim

Leitsatz

Durch Beschleunigung des Radverkehrs sollen neue Potenziale erschlossen werden.

7.3.9 Maßnahme 9: Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen fördern

Maßnahmensteckbrief	Nr.9
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen fördern	
Sektor	
Mobilität	
Handlungsfeld	
Unternehmen	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p><u>Ziel der Maßnahme:</u></p> <p>Ziel dieser Maßnahme ist die umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung von Verkehrsströmen in Unternehmen. Dies betrifft zum einen die Berufsverkehre der Mitarbeiter. Gleichzeitig sollen Möglichkeiten entwickelt werden, wie die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze auch ohne PKW verbessert werden kann. Berufspendler sollen durch ein entsprechendes Mobilitätsmanagement Möglichkeiten geboten bekommen, mit alternativen Fortbewegungsmöglichkeiten zum PKW, insbesondere des Umweltverbundes (zu Fuß, mit dem Fahrrad, ÖPNV), ihre Anreise zum Arbeitsplatz zu gestalten.</p> <p>Des Weiteren sollen auch die betrieblichen Verkehre beim Mobilitätsmanagement berücksichtigt werden. Hierunter fallen zum Beispiel eine optimierte Planung von Geschäftsreisen und Dienstfahrten, damit diese effizienter und umweltschonender zurückgelegt werden können.</p> <p><u>Handlungsoptionen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme 9.1: Informationsveranstaltung für Betriebe zum Mobilitätsangebot in Ingelheim • Maßnahme 9.2: (Beratung für ein) Betriebliches Mobilitätsmanagement • Maßnahme 9.3: Förderung von Fahrgemeinschaften durch Unternehmen • Maßnahme 9.4: Optimierung der City-Logistik: Stadtleitsystem (LKW-Navigation) 	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Zuständigkeiten in den Unternehmen klären • Erste Kontaktaufnahme der Unternehmen über zentralen Ansprechpartner innerhalb der Stadtverwaltung (Klimaschutzmanager) und/oder Bereich für Wirtschaftsförderung • Durchführung einer Auftaktveranstaltung: z. B. im Rahmen des Wirtschaftsstammtisches in Ingelheim • Umsetzung von Pilotprojekten in Unternehmen • Begleitende Öffentlichkeitsarbeit • Verstetigung des Themas in den Unternehmen im Rahmen des Wirtschaftsstammtisches in Ingelheim 	

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Verbesserung der Umweltbilanz eines Unternehmens
- Bewusstseinsbildung
- Imagegewinn für Unternehmen
- Beseitigung von Parkraumangel
- Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter: weniger Krankheitstage durch mehr Bewegung, weniger Stress, geringe Unfallgefahr

Hemmnisse:

- Kosten- und Personalaufwand (Daueraufgabe des Klimaschutzmanagers)

Zielgruppe

Betriebe und Unternehmen in der Stadt Ingelheim

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager)

beteiligte Akteure

- Wirtschaftsförderung der Stadt Ingelheim
- Gewerbeverein Ingelheim aktiv
- Fahrradbeauftragter der Stadt Ingelheim
- Mobilitätsdienstleister
- Fahrradhändler
- ADFC
- Krankenkassen
- IHK

Einfluss auf die demografische Entwicklung

k. A.

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

s. Flankierende Maßnahmen

Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung

keine nennenswerte Auswirkung

Umsetzungszeitraum

kurzfristig

mittel- bis langfristig (12-24 Monate): Verstetigung des Themas: Durchführung regelmäßiger Informationsveranstaltungen/Netzwerktreffen/Erfahrungsaustausch, Umsetzung von Pilotprojekten in Unternehmen

Erfolgsindikatoren

Zahl umgesetzter Mobilitätsprojekte in Unternehmen

Erhöhung des Anteils von Fuß- und Radverkehr, ÖPNV am Modal-Split

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop Mobilität

Leitsatz

Die Stadt Ingelheim unterstützt Unternehmen bei ihrer Nachhaltigkeitsstrategie durch Schaffung entsprechender Instrumente zur Förderung einer klimafreundlichen Mobilität in Unternehmen.

Flankierende Maßnahmen

- Maßnahmen: 9.1, 9.2, 9.3, 9.4
- Bezug zu Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern: 4.2, 4.4, 4.5

Bewertungskriterien	Punkte	Gewichtung	Bewertung
CO ₂ e-Einsparung	3	20%	0,6
Wirtschaftlichkeit	4	15%	0,6
Endenergieeinsparung	2	20%	0,4
Wertschöpfung	3	15%	0,45
Umsetzungsgeschwindigkeit	3	10%	0,3
Einflussnahme durch die Kommune	4	5%	0,2
Wirkungstiefe	4	15%	0,6
Gesamtwert			3,15

Maßnahmensteckbrief	Nr.9.1
----------------------------	---------------

Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim



Titel der Maßnahme

Informationsveranstaltung für Betriebe zum Mobilitätsangebot in Ingelheim

Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)

In Zusammenarbeit mit klein und mittelständischen Betrieben sowie großen Unternehmen erstellt die Stadt Ingelheim Informationsmaterialien für Angestellte zur klimafreundlichen Mobilität. Im Zuge der Maßnahme werden Mobilitätsberatungsaktionen in Betrieben auf Infoständen, in Beratungsgesprächen und durch Kampagnen und Wettbewerbe durchgeführt. Mit der Durchführung von Kampagnen können z. B. folgende Anreize angeboten werden:

- Mobilitätsberatung für Betriebe im Rathaus oder in den Unternehmen selbst in Kooperation mit Krankenkassen, spezialisierten Agenturen, etc.
- Durchführung von Wettbewerben „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“

Angekündigt werden sollten Aktionen mit Plakaten, Flyer und Informationen auf der Internetseite der Stadt sowie einem individuellen Anschreiben durch den Oberbürgermeister an ausgewählte Betriebe. Nähere Informationen zum Mobilitätsmanagement in Betrieben bietet auch das Aktionsprogramm des BMUB und der dena: www.effizient-mobil.de

Ziel der Maßnahme:

Angestellte nutzen für den Weg von und zur Arbeit verstärkt den ÖPNV und/oder das Fahrrad. In Zusammenhang mit dieser Maßnahme soll auch die Akzeptanz für ein Jobticket gesteigert werden (s. auch Maßnahme 9.2).

Nächste Schritte

- Ausarbeitung eines Fahrplanes (inklusive Anreizsystem) durch die Stadt Ingelheim und entsprechende Akteure
- Zusammenstellung möglicher Aktionen mit Ansprechpartnern
- Ansprache von Unternehmen (Anschreiben, persönliche Direktansprache)
- Einbeziehung der Presse

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Nachhaltige Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter in Betrieben

Hemmnisse:

- Mögliche Vorbehalte bei Zielgruppe

Zielgruppe

Unternehmen und Betriebe in Ingelheim

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager, Fahrradbeauftragter) und weitere relevanten Bereiche: Wirtschaftsförderung der Stadt Ingelheim

beteiligte Akteure

- Rhein Nahe Nahverkehrsverbund (RNN GmbH)
- Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN GmbH)
- Weitere Mobilitätsdienstleister
- VCD
- Kammern (IHK, HWK)
- ADFC
- ggf. spezialisierte Agenturen

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

- Sachkosten für Durchführung eines Wettbewerbes (Kosten für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Preise): ca. 5.000 €
- ggf. Kosten für externe Fachleute

Umsetzungszeitraum

mittelfristig

Erfolgsindikatoren

- Anzahl teilnehmender Unternehmen und Betriebe an Wettbewerben
- Zahl der Mobilitätsberatungen in Unternehmen

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Leitsatz

Durchführung von 5 Mobilitätsberatungen pro Jahr für Unternehmen.

Maßnahmensteckbrief	Nr.9.2
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
(Beratung für ein) Betriebliches Mobilitätsmanagement	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Die in der Stadt Ingelheim ansässigen Unternehmen steuern durch die Hin- und Rückfahrt ihrer Mitarbeiter zur ihrer Arbeitsstelle einen nennenswerten Anteil zum täglichen Verkehrsaufkommen bei. Mittels eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sollen die Mitarbeiter der ortsansässigen Unternehmen zu einem umweltverträglichen Mobilitätsverhalten motiviert werden. Die Maßnahme beinhaltet u. a. ECO-Drive-Schulungen zu kraftstoffsparendem Fahrverhalten, die Einführung von Job-Tickets zur kostengünstigen Nutzung von Bus und Bahn, ein klimafreundliches Geschäftsreisemanagement mit Bevorzugung von öffentlichen Verkehrsmitteln bei Dienstreisen, Parkraummanagement und Förderung von Fahrgemeinschaften (s. auch Maßnahme 8.4). Im Bereich von Industriebetrieben kann beispielsweise auch die Optimierung des Spritverbrauchs von Firmenfahrzeugen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen, der Einsatz von Fahrzeugen mit neuester Abgasnorm oder der Einsatz von Flurförderfahrzeugen mit alternativen umweltfreundlichen Antrieben im innerbetrieblichen Verkehr als Maßnahmen zur Senkung der CO₂e-Emissionen umgesetzt werden.</p>	
<p>Die Stadt Ingelheim sollte zunächst ihre Kompetenzen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements ausbauen. Die lokalen Unternehmen sollten für das Thema entsprechend sensibilisiert werden. Hierzu sollten passende Informationsmaterialien durch die Stadt Ingelheim bereitgestellt werden. Auch bei der Neuansiedlung von Unternehmen sollte das Thema explizit angesprochen werden, insbesondere auch Informationen zu bestehenden Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes in der Stadt Ingelheim (vgl. Maßnahme 9.1). In diesem Kontext sollte auch auf die vorhandenen Beratungsmöglichkeiten von Mobilitätsdienstleistern hingewiesen werden.</p>	
<u>Ziel der Maßnahme:</u>	
<p>Ziel der Maßnahme ist es Angestellte zu motivieren, verstärkt den ÖPNV und/oder das Fahrrad für den Weg von und zur Arbeit zu nutzen oder Fahrgemeinschaften zu bilden. Des Weiteren sollen die betriebliche Mobilität im Unternehmen (Dienstreisen, Werksverkehre) im Hinblick einer umweltfreundlichen Mobilität optimiert werden.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung eines Konzeptes zur Mobilitätsberatung (inkl. Anreizsystem für Unternehmen) durch die Stadt Ingelheim und entsprechender kooperierender Akteure • Zusammenstellung möglicher Maßnahmen/Angebote (s. Kurzbeschreibung) • Ansprache von Unternehmen (Anschreiben, persönliche Direktansprache) • Einbeziehung der Presse 	

Chancen und Hemmnisse

Chancen:

- Kostenreduktion durch Optimierung innerbetrieblicher Verkehrsvorgänge und Parkraumoptimierung
- Kostentransparenz und Senkung der Mobilitätskosten von Unternehmen und Mitarbeitern
- Imageverbesserung durch umweltbewusstes Handeln und Denken
- Umweltfreundliche Mobilität in Unternehmen
- Förderung der Motivation von Mitarbeitern in Unternehmen
- Erhöhung der Attraktivität des Unternehmensstandortes

Zielgruppe

Betriebe und Unternehmen in Ingelheim

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager, Wirtschaftsförderung)

beteiligte Akteure

- Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN GmbH)
- Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN GmbH)
- Weitere Mobilitätsdienstleister
- ggf. spezialisierte Agenturen

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

ca. 6.000 € (Einmaliger Aufwand für Schulungen, Konzeption und Durchführung einer Informationskampagne, Erstellung von Informationsmaterialien)

Umsetzungszeitraum

kurzfristig

Erfolgsindikatoren

- Zahl durchgeführter Beratungen
- Zahl umgesetzter Maßnahmen in Betrieben und Unternehmen

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Leitsatz

„Umweltfreundlich Mobil und fit zur Arbeit mit Ingelheimer Betrieben“

Maßnahmensteckbrief	Nr.9.3
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Förderung von Fahrgemeinschaften durch Unternehmen	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Aufgrund der strukturellen Rahmenbedingungen in der Region wird der motorisierte Individualverkehr auch zukünftig eine wichtige Rolle in der Stadt Ingelheim und Region spielen. Daher gilt es neben der Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln auch Maßnahmen zu initiieren, die eine umweltverträgliche Abwicklung des PKW-Verkehrs der Mitarbeiter von Unternehmen ermöglichen. Eine sehr wirkungsvolle Möglichkeit der Effizienzsteigerung besteht darin, Fahrgemeinschaften in den Bereichen Pendler- und Versorgungsverkehr zu bilden. Dadurch wird die Fahrzeugauslastung erhöht und der CO₂-Ausstoß pro Kopf verringert sich mit jeder weiteren Person, die neben dem Fahrer in einem Fahrzeug mitfährt. Eine Herausforderung liegt im Zusammenbringen von Personen mit gleichen bzw. ähnlichen Fahrtzwecken und -zielen. Hierzu sollten die Unternehmen in der Stadt Ingelheim, die insbesondere in räumlicher Nähe zueinander liegen als Vermittler fungieren. Die Vermittlung von Fahrgemeinschaften könnte auf mehrere Ebenen erfolgen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Innerhalb eines Unternehmens bspw. organisiert durch den Vorstand 2. Zwischen den Unternehmen. Hierzu sollte bspw. auf bestehende Portale im Internet zurückgegriffen und diese für ein Pendlerportalnetzwerk für Ingelheim angepasst werden, die Angebote für Unternehmen bereitstellen (vgl. Maßnahme 4.2). <p><u>Ziel der Maßnahme:</u> Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften und damit einer umweltfreundlicheren Mobilität der Angestellten von Unternehmen in der Stadt Ingelheim.</p>	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Kontaktaufnahme zu Unternehmen durch die Stadtverwaltung • Vermittlung von Fahrgemeinschaften innerhalb einzelner Unternehmen (Ansprache im Rahmen der Beratung für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement) • Bildung von unternehmensübergreifenden Fahrgemeinschaften durch Einrichtung eines zentralen Pendlerportals für Unternehmen auf Basis bestehender Angebote unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Umsetzung des Pendlerportals für die Stadtverwaltung (vgl. Maßnahme 4.2). 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften • Förderung der umweltfreundlichen Mobilität von Mitarbeitern der Stadtverwaltung • Bewusstseinsbildung 	
Zielgruppe	
Betriebe und Unternehmen in Ingelheim	

Verantwortliche

Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager, Wirtschaftsförderung)

beteiligte Akteure

- IHK
- ggf. spezialisierte Agenturen

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

- geringe Kosten für die Anpassung einer externen Internetplattform für die Vermittlung und Koordination von Fahrgemeinschaften
- Initialaufwand für die Ansprache und Information von potenziell interessierten Unternehmen

Umsetzungszeitraum

Mittelfristig

Erfolgsindikatoren

- Zahl durchgeführter Beratungen
- Zahl umgesetzter Maßnahmen in Betrieben und Unternehmen

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Leitsatz

„Umweltfreundlich Mobil und fit zur Arbeit mit Ingelheimer Betrieben“

Maßnahmensteckbrief	Nr.9.4
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Optimierung der City-Logistik	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<p>Umweltbelastungen werden in Innenstädten insbesondere durch den Lieferverkehr (überwiegend leichte LKW, teilw. schlechte Abgaswerte, viele Fahrten) verursacht. Zwar haben LKW's nur einen relativ geringen Anteil am gesamtinnerstädtischen Verkehrsaufkommen, trotzdem erzeugen sie einen sehr hohen Anteil an CO₂e-Emissionen.</p> <p><u>Ziel der Maßnahme:</u> Um die Treibhausgase zu verringern gilt es den städtischen Güterverkehr zu optimieren und energieeffizienter abzuwickeln indem Vorrangrouten für den Logistik-Verkehr in Ingelheim ausgewiesen werden. Lösungen sind hierbei vor allem in Kooperation mit den beteiligten Akteuren vor Ort (Speditionen, Handel, Gewerbe und Industrie) zu entwickeln. Beispielsweise könnte ein Stadtleitsystem für den LKW-Verkehr entwickelt werden. Dieses ermöglicht mit Hilfe eines Online-Routenplaners bereits im Vorfeld die optimale Route für den LKW durch das Stadtgebiet zu finden.</p> <p>Projektbeispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integriertes Stadtleitsystem für LKW, PKW und Radfahrer: Städte Dortmund und Hamm (Nähere Informationen zum Beispiel der Stadt Hamm: http://www.hamm.de/planen-bauen-verkehr-wohnen/verkehr/verkehrstechnik/stadtleitsystem.html) 	
Nächste Schritte	
Abstimmung mit beteiligten Akteuren zur Festsetzung von entsprechenden Einzelmaßnahmen	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Verkehrswege des LKW-Verkehrs im Stadtgebiet Ingelheim • Entlastung des innerstädtischen Verkehrs • Stärkung von Gewerbe- und Industriestandorten durch bessere Erreichbarkeit • Reduzierung von Umweltbelastungen (Lärmschutz, Luftreinhaltung) • Verbesserung der Verkehrssicherheit (Reduzierung von Unfallschwerpunkten) 	
Zielgruppe	
Betriebe und Unternehmen in Ingelheim	
Verantwortliche	
Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager)	

beteiligte Akteure

- Bereich Wirtschaftsförderung der Stadtverwaltung Ingelheim
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

nicht zu quantifizieren

Umsetzungszeitraum

kurzfristig

Erfolgsindikatoren

- Geringere Verkehrs- und Lärmbelastungen im Innenstadtbereich

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Leitsatz

Liefer- und (Schwer-)Lastverkehr werden in Richtung Nachhaltigkeit gelenkt durch effektive Abwicklung und Steuerung von Transportprozessen und Transportwegen zur Reduzierung der Lärm- und Umweltbelastung im Stadtgebiet von Ingelheim.

7.3.10 Maßnahme 10: Förderung des Fußverkehrs

Maßnahmensteckbrief	Nr.10
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Förderung des Fußverkehrs	
Sektor	
Mobilität	
Handlungsfeld	
Fußverkehr	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
<ul style="list-style-type: none"> • Straßenräume sollen sich am Maßstab der Fußgänger orientieren – ausreichend Flächen fürs Gehen und den Aufenthalt • Straßenräume sollen Schutz bieten: sicheres und komfortables Queren von Fahrbahnen, Fußverkehrsflächen ohne unerwünschte Nutzungen • Bewusstseinsbildung: das Zufußgehen ist die geeignetste innerstädtische Fortbewegungsart, Belange und Bedürfnisse des Fußverkehrs werden wahrgenommen und selbstverständlich respektiert • Ordnungsmaßnahmen regeln das Verhältnis der Verkehrsteilnehmer untereinander und ahnden das Fehlverhalten gegenüber Fußgängern 	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung für die Anforderungen des Fußverkehrs (Kommunalpolitik, Verwaltung, alle BürgerInnen, Menschen, die in Ingelheim arbeiten etc.) • Einbindung der relevanten Akteure • Vorbereitung und Start einer Kampagne 	
Chancen und Hemmnisse	
<p>Chancen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • imagebildend • von den Effekten würde nicht nur der Klimaschutz profitieren <p>Hemmnisse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereitschaft zur Verhaltensänderung ist eingeschränkt • hoher Kfz-Pendleranteil • attraktive Rahmenbedingungen für Pkw-Nutzer 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • alle Verkehrsteilnehmer Ingelheims, die kurze Strecken zurücklegen 	
Verantwortliche	

<ul style="list-style-type: none"> Stadtverwaltung Ingelheim (u.a. Klimaschutzmanager)
beteiligte Akteure
<ul style="list-style-type: none"> Kinder Erwachsene Menschen, die in Ingelheim unterwegs sind
Einfluss auf die demografische Entwicklung
Durch gezielte Schaffung von Sitzmöglichkeiten an bestimmten Strecken (sog. Sitzrouten), wird das zu Fuß gehen gerade älterer und mobilitätseingeschränkter Personen gefördert.
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
k. A.
Auswirkungen auf die kommunale Wertschöpfung
k. A.
Umsetzungszeitraum
Kurzfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none"> Veränderungen im Modal Split
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop Mobilität
Leitsatz
Der Anteil an Fußgänger/innen am Gesamtverkehrsaufkommen soll durch die Schaffung infrastruktureller Voraussetzungen für einen sicheren und komfortablen Fußverkehr gesteigert werden.
Flankierende Maßnahmen
Maßnahmen: Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für einen attraktiven Fußverkehr Zu Fuß zum Kindergarten / zur Schule

Bewertungskriterien	Punkte	Gewichtung	Bewertung
CO ₂ e-Einsparung	4	20%	0,8
Wirtschaftlichkeit	3	15%	0,45
Endenergieeinsparung	2	20%	0,4
Wertschöpfung	2	15%	0,3
Umsetzungsgeschwindigkeit	4	10%	0,4
Einflussnahme durch die Kommune	4	5%	0,2
Wirkungstiefe	4	15%	0,6
Gesamtwert			3,15

Maßnahmensteckbrief	Nr.10.1
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für einen attraktiven Fußverkehr	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
Die Verkehrsteilnehmer in Ingelheim sollen durch verschiedene Maßnahmen einen attraktiven Verkehrsraum für das zu-Fuß-gehen erhalten.	
Nächste Schritte	
Entwicklung eines Konzepts mit Maßnahmenbausteinen, die in der Stadtverwaltung und mit dem Stadtrat abgestimmt werden und die sukzessive umgesetzt werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Befragung von Fußgängern (Stichproben vor Ort), die regelmäßig wiederholt werden, um Veränderungen messbar/sichtbar machen zu können • Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten (z. B. extrabreite Fußgängerüberwege, Querungsbereiche farbig kennzeichnen, Haltestellenbereiche zur Querungshilfe umgestalten) • gerechte Aufteilung von Verkehrsräumen (u. a. Maßnahmen bei geringer Flächenverfügbarkeit) • Maßnahmen zur Geschwindigkeitssenkung des Kfz-Verkehrs • Aufwertung öffentlicher Freiflächen, u. a. durch Ergänzung von Spielelementen • barrierefreie Gestaltung von öffentlichen Räumen (u. a. auch Einbau von Sitzmöglichkeiten für „Sitzrouten, klare Kennzeichnung barrierefreier Strecken durch Bodenmarkierungen) • Begleitung durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Plakate mit Slogan „Ein großes Dankeschön an alle Ingelheimer Fußgänger“, Ausbildung von Botschaftern) • Durchführung von Testmaßnahmen, die im öffentlichen Raum wahrnehmbar sind und den Diskurs anregen (z. B. temporäre Spielstraßen). 	
Hierbei sollte auch gezielt geprüft werden, welche Maßnahmen kurzfristig und unkompliziert umgesetzt werden können (z. B. Lenkung im Bereich von Baustellen, provisorische Querungshilfen).	
Chancen und Hemmnisse	
Chancen:	
<ul style="list-style-type: none"> • im öffentlichen Raum sichtbare Maßnahmen, von denen nicht nur der Klimaschutz profitiert, sondern auch die Ingelheimer Wirtschaft und das Image der Stadt • Verhaltensänderungen 	
Hemmnisse:	
<ul style="list-style-type: none"> • tlw. weite Wege, sodass nicht alle Verkehrsteilnehmer angesprochen werden können • flankierende Maßnahmen wären wichtig wie die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • alle Verkehrsteilnehmer in Ingelheim, die kurze Wege zurücklegen 	
Verantwortliche	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager) 	
beteiligte Akteure	
s. Verantwortliche	

Kosten und Finanzierungsmöglichkeit

abhängig von den Maßnahmen

Umsetzungszeitraum

kurzfristig zu starten

Erfolgsindikatoren

- | |
|---------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Veränderungen des Modal Split |
|---------------------------------------------------------------------------------|

Vorschlag von

Teilnehmer Workshop "Mobilität"

Leitsatz

Der Anteil an Fußgänger/innen am Gesamtverkehrsaufkommen ist gestiegen.

Maßnahmensteckbrief	Nr.10.2
Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Stadt Ingelheim	
	
Titel der Maßnahme	
Zu Fuß zum Kindergarten / zur Schule	
Kurzbeschreibung des Projektes (Ziele)	
Kinder in Kindergarten und Schulen sollen nachhaltig zu einer Änderung der Fortbewegungsmittel ange-regt werden – am besten zu Fuß (soweit entfernungstechnisch machbar).	
Nächste Schritte	
<p>Aktionsjahr, z.B. mit folgenden Bausteinen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenstellung von Infomaterialien (für Kinder und Erwachsene, z. B. über www.fuss-ev.de) • Erkundung der bisherigen Gewohnheiten (eigene Erhebungen der SchülerInnen in der Schule (ggf. Verknüpfung mit GIS-Erhebung), Fragebogen für Eltern in Kita) • Elternabend: Vorstellung der Ergebnisse, Vorteile des zu Fuß gehens (Klimaschutz, Verkehrssicher-heit, frische Luft, Freude etc.), nachhaltige Effekte, Aufforderung: Was kann jedes Elternteil dazu beitragen, um die Fahrten mit dem Auto zu reduzieren? • Aktivitäten in Kita/Schule rund um den Themenkomplex Umweltschutz, Luftverschmutzung, Mobili-tätserziehung und Bewegungsförderung • Aktionstag Ende September • Erfassung der Veränderung nach ca. 4 Wochen • Verstetigung durch Austausch zwischen den Einrichtungen und Preise der Stadt Ingelheim, z. B. für die durchschnittliche Anzahl der zu Fuß gegangenen km pro Kind innerhalb von 3 Monaten (nicht im Winter durchführen) • regelmäßiger Austausch zwischen den Institutionen 	
Chancen und Hemmnisse	
<p><u>Chancen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verhaltensänderung bei Kindern und Eltern erreichen • bei entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung: Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung und über die Zielgruppe hinaus <p><u>Hemmnisse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • tlw. weite Wege bis zu Kita und Schule, sodass das Ziel nicht erreichbar ist (Gefahr des Frusts bei denjenigen Kindern) • andere Prioritätensetzung v. a. von Eltern 	
Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> • Kindergartenkinder • SchülerInnen • Eltern 	
Verantwortliche	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung Ingelheim (u. a. Klimaschutzmanager) • ErzieherInnen • LehrerInnen 	

beteiligte Akteure
s. Verantwortliche
Kosten und Finanzierungsmöglichkeit
k. A.
Umsetzungszeitraum
kurzfristig
Erfolgsindikatoren
<ul style="list-style-type: none">• messbare Verhaltensänderung (km Schulweg, die zu Fuß gegangen werden)
Vorschlag von
Teilnehmer Workshop "Mobilität"
Leitsatz
<i>Eine Stadt wird nicht dann zivilisierter, wenn sie Autobahnen hat, sondern wenn sich ein Kind mit Dreirad überall sicher und einfach bewegen kann.</i> Enrique Peñalosa, 1997 bis 2000 Bürgermeister von Bogotá

8 Konzept Controlling

Vorraussetzung für eine wirksame Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes ist der Aufbau eines Klimaschutz-Controllings. Das Klimaschutz-Controlling sollte als Aufgabe in der Stadtverwaltung eingeführt und beispielsweise im Amt für Bauen, Planen und Umwelt angesiedelt werden. Der Klimaschutzmanager der Stadt Ingelheim kann neben der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes auch verantwortlich das Controlling durchführen.

Das Controlling-Konzept umfasst insbesondere folgende Punkte:

- Prozessorganisation – Klimaschutzmanagement in der Stadtverwaltung
- Fortschreibung der Energie- und CO₂e-Bilanz
- Überprüfung der Umsetzung und Wirksamkeit von Maßnahmen
- Information der am Klimaschutzmanagement Beteiligten sowie der Öffentlichkeit

8.1 Prozessorganisation – Klimaschutzmanagement in der Stadtverwaltung

Eine Evaluation von Klimaschutzmaßnahmen bedarf einer ausreichenden Bereitstellung von Ressourcen. Dies umfasst neben personellen Kapazitäten auch ein finanzielles und zeitliches Budget. Für die erfolgreiche Evaluation des Klimaschutzteilkonzeptes „Klimafreundliche Mobilität“ ist das städtische Klimaschutzmanagement von zentraler Bedeutung. Es bildet die Schnittstelle von der Initiierung und Umsetzung von einzelnen Klimaschutzmaßnahmen über die verwaltungsinternen ämterübergreifenden Arbeitskreise sowie der Einbindung in den übergeordneten strategischen Klimaschutzprozess der Stadt Ingelheim. Im Jahr 2014 wurde für drei Jahre die Stelle eines Klimaschutzmanagers zur Umsetzung des kommunalen Klimaschutzkonzeptes geschaffen.

Die Aufgabe des Klimaschutzmanagements ist es, in Zusammenarbeit mit den politischen Entscheidungsträgern das „wir schützen klima“ in der Stadt Ingelheim maßgeblich mit zu gestalten, in dem es die Zusammenhänge von politischen Zielsetzungen/Leitbild (z. B. zur Stärkung des Rad-, Fußverkehrs und ÖPNV), verwaltungsinternen Bewertungsmaßstäben (z. B. Berücksichtigung von Elementen des Benchmark Kommunalen Klimaschutz des Klimabündnis) sowie den Indikatoren zur Erfolgskontrolle von Einzelmaßnahmen (z. B. Teilnehmerzahlen einer Informationsveranstaltung zu klimafreundlichen Verkehrsmitteln bewirken einen verstärkten Gebrauch bzw. Nutzung von (Elektro-)Fahrrädern, öffentlichen Verkehrsmitteln und führen zu Emissionsminderungen im Stadtgebiet) aufzeigt.

Die Unterstützung des ressortübergreifenden Austausches sowie Koordination von Gesprächen innerhalb der Stadtverwaltung als auch zwischen bestehenden Initiativen, Netzwerken und Kooperationen ist eine wesentliche Aufgabe des Klimaschutzmanagements. Des Weiteren ist die Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Kapitel 9) ein Aufgabenfeld des Klimaschutzmanagements.

Im Hinblick auf den Mobilitätsbereich wurde im Zuge der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes eine Arbeitsgruppe eingerichtet, der wesentliche Entscheidungsträger der Stadt, den Bereichen ÖPNV und Unternehmen angehören. Unter anderem soll sich diese Arbeitsgruppe mit der Entwicklung des aktuellen Bedarfs v. a. im Bereich ÖPNV, alternative Mobilitätsformen zum MIV und der Abwägung hierzu technischer Umsetzungsmöglichkeiten beschäftigen. Somit sollen die zur Verfügung stehenden Ressourcen bestmöglich eingesetzt werden. Des Weiteren soll der regelmäßige Austausch dazu führen, Bemühungen von bereits einzelnen aktiven Gruppen zu bündeln und Synergien zwischen durchgeführten Aktivitäten zu nutzen. Der Fokus liegt somit auf der Durchführung von konkreten Maßnahmen.

8.2 Fortschreibung der Energie- und CO₂e-Bilanz

Mit dem Klimaschutz-Controlling soll eine regelmäßige Aktualisierung der Bilanzen gewährleistet werden. Die Fortschreibung der Energie- und CO₂e-Bilanz dient der Überprüfung, inwieweit die Ziele der Stadt Ingelheim in Bezug auf den Klimaschutz erreicht worden sind. Die regelmäßigen Erhebungen von Verbrauchswerten sind allerdings mit erheblichen Aufwand verbunden. Demnach wird vorgeschlagen, jährlich eine Kurzbilanz zu erstellen und alle drei bis fünf Jahre eine Fortschreibung beziehungsweise ausführliche Energie- und CO₂e-Bilanzierung.

Ziel der Fortschreibung einer Bilanz sollte sein, lokale Effekte durch die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen in der Energie- und CO₂e-Bilanz abbilden zu können.

Für die Fortschreibung der Bilanz bedeutet dies:

- Erfassung wesentlicher Kenngrößen der Mobilität analog dem Verfahren der Energie- und CO₂e-Bilanzierung (vgl. Kapitel 3). Zentrale Kenngrößen sind neben dem Bestand an Kfz-Fahrzeugen, die Verkehrsnachfrage auf der Straße sowie das Mobilitätsverhalten der Bürger/innen. Für den Status Quo lagen Ergebnisse aus einer Befragung zum Mobilitätsverhalten der Haushalte vor. Die Stadt Ingelheim sollte dafür sorgen, dass vergleichende Untersuchungen in regelmäßigen Abständen wiederholt bzw. um zielgruppenspezifische Befragungen, z. B. von Pendler und Unternehmen ergänzt werden sollten (vgl. Maßnahmenempfehlungen im Kapitel 7).
- Beurteilung von Klimaschutzmaßnahmen (sofern möglich) auf Basis der errechneten CO₂-Minderungen und Abzug von den Emissionen aus dem Basisjahr (für Erstellung einer Kurzbilanz).
- Gespräch zwischen Konzeptentwickler und Klimaschutzmanager notwendig
- Wissenschaftliche Begleitung der Umsetzung sinnvoll

8.3 Überprüfung der Umsetzung und Wirksamkeit von Maßnahmen

Der erarbeitete Maßnahmenkatalog stellt eine breite Auswahl an Aktivitäten vor, die das Ziel haben klimafreundliche Verkehrsmittel zu fördern und eine positive Wahrnehmung des Umweltverbundes in der Öffentlichkeit zu erzielen, den Anteil des Umweltverbundes am Modal-Split zu erhöhen und schließlich den Energieverbrauch und damit verbundene CO₂e-Emissionen zu reduzieren.

Neben einer regelmäßigen Datenerfassung und Datenkontrolle muss kontinuierlich überprüft werden, ob und in welchem Maße und in welcher Qualität die empfohlenen Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden. Dazu bietet es sich an, für jede Maßnahme geeignete Indikatoren zur Erfolgskontrolle zu definieren, mit dem sich der Erfolg der jeweiligen Maßnahme bestimmen bzw. messen lässt. Dies kann z.B. die Verlagerung des Modal Split Anteils zugunsten des Umweltverbundes oder die Erhöhung der Teilnehmerzahl bei Veranstaltungen und Kampagnen sein. Individuelle Zielformulierungen für die einzelnen Maßnahmen sind notwendig, da sie von ihrem Grundcharakter und ihrer Wirkungsweise Unterschiede aufweisen und es deshalb keinen einheitlichen Maßstab gibt, der für alle Maßnahmen gelten könnte.

In regelmäßigen Abständen sollten Daten zu diesen Indikatoren erhoben werden. Zur Vermeidung von Datenfriedhöfen ist eine Beschränkung auf wesentliche Messindikatoren sinnvoll. Eine anschließende Analyse ermöglicht eine Übersicht zu dem Status der einzelnen Maßnahmen und dem Erfolg in ihrer Umsetzung. So lassen sich auch während der Umsetzung eventuelle Änderungen vornehmen, um die Verwirklichung des anvisierten Potenzials (u. a. CO₂e-Minderung, Energieeinsparung, Bewusstsein für klimafreundliche Mobilität) zu maximieren.

In der nachstehenden Tabelle 8-1 ist das Indikatorensystem der Einzelmaßnahmen dargestellt.

Tabelle 8-1 Maßnahmen und Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Nr	Titel der Maßnahme	Erfolgsindikator	Überprüfung
1	Mobilitätspunkt Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> Nutzerzahlen der Mobilitätsangebote 	<ul style="list-style-type: none"> Umfragen zum Mobilitätsangebot Erfassung
1.1	Aufbau eines (Elektro-)Car-Sharing am Bahnhof Ingelheim	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl der eingerichteten Parkplätze Nutzerzahlen des Mobilpunktes: Anzahl der Ausleihvorgänge von Car-Sharing Fahrzeugen 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Nutzerzahlen: Anzahl pro Jahr und EW Mitarbeiterbefragung Haushaltsbefragung
1.2	Aufbau eines Verleihs von (Elektro-)Rädern, Lastenräder am Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> Auslastung: Anzahl der Bewegungen von Mieträdern 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Ausleihdaten

Nr.	Titel der Maßnahme	Erfolgsindikator	Überprüfung
1.3	Einrichten einer Fahrradwerkstatt am Bahnhof Ingelheim	<ul style="list-style-type: none"> Zahl der Nutzer 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung von durchgeführten Reparaturen Meinungsumfrage
1.4	Einrichten Info-Tafel: Mobilitätsangebote	<ul style="list-style-type: none"> Inanspruchnahme des Mobilitätsangebotes 	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Personenbefragungen zur Nutzung des Angebotes
1.5	Einrichten einer Mobilitätszentrale	<ul style="list-style-type: none"> Nachfrage an Angeboten/Informationen zum Mobilitätsangebot 	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Umfragen zur Nutzung des Mobilitätsangebotes
2	Optimierung und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> Anstieg der Fahrgastzahlen Anstieg des ÖPNV am Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> Erhebung der Auslastung der Busse Kontinuierliche Erhebung des Modal Split Meinungsumfrage der Fahrgäste
2.1	Erweiterung des Buslinienangebotes und Taktanpassung	<ul style="list-style-type: none"> Wegedauer zu bestimmten Zielen Häufigkeit der Verbindung, Zeit der ersten/letzten Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Betriebsdaten
2.2	Einführung eines Nachtbuses bei Veranstaltungen (elektrisch betrieben)	<ul style="list-style-type: none"> Nutzerzahlen bei der Durchführung von Veranstaltungen 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Betriebsdaten
2.3	Einführung der „Ingelheim-Karte“	<ul style="list-style-type: none"> Nutzerzahlen der „Ingelheim Karte“ 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Nutzerzahlen
2.4	Förderung der Fahrradmitnahme in Linienbussen	<ul style="list-style-type: none"> Verkaufte Fahrradtickets Anzahl der Fahrradnutzer in Linienbussen 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Nutzerzahlen Nutzerbefragungen
2.5	CO ₂ -Strategie für den Stadtbusverkehr – Klimafreundliches Beschaffungswesen	<ul style="list-style-type: none"> Zahl neuer Fahrzeuge mit umweltfreundlicheren Antrieb 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung von Betriebsdaten (Einsparungen)
3	Angebote für Mitfahrer / Pendler in der Stadt Ingelheim entwickeln	<ul style="list-style-type: none"> Verringerter Anteil des MIV am Modal-Split 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erhebung des Modal Split
3.1	Durchführung einer Befragung zum Mobilitätsverhalten der Pendler	<ul style="list-style-type: none"> Fragebogenrücklauf: Anzahl Teilnehmer 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluation der Ergebnisse aus der Befragung
3.2	Errichtung von Mobilitätspunkte in den Stadtteilen	<ul style="list-style-type: none"> Zahl errichteter Mobilitätspunkte Auslastung der Mobilitätsstationen: Bike & Ride-, Park & Ride-Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Mobilitätsstationen

Nr.	Titel der Maßnahme	Erfolgsindikator	Überprüfung
3.3	Stärkung der Nahmobilität in der Siedlungs- und Verkehrsplanung	<ul style="list-style-type: none"> Verankerung des Themas im Planungsprozess / Leitbild 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluation der Umsetzung der Vorgaben in Planungsprozessen
3.4	Mitfahrerparkplätze besser kenntlich machen und ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> Auslastung von Stellplatzflächen (Park & Ride, Bike & Ride) Zahl errichteter Mitfahrerparkplätze 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Auslastung und Auswertung der Stellplatzauslastung Nutzerbefragungen
3.5	Unterstützung der Bildung von Fahrgemeinschaften	<ul style="list-style-type: none"> Höhere Auslastung von Fahrzeugen Geringer Anteil des MIV am Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Durchführung von Befragungen zum Mobilitätsverhalten
3.6	Öffnung gewerblicher Fuhrparks für private Nutzung und Pendelfahrten	<ul style="list-style-type: none"> Klimafreundliche Verkehrsabwicklung von Arbeitswegen und Dienstreisen Auslastung gewerblicher Fuhrparks 	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Mitarbeiterbefragung sowie Auswertung von Fuhrparkdaten (u. a. Dienstreisedaten, Treibstoffverbrauch, etc.)
3.7	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung des MIV im Stadtgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrszählungen im Stadtgebiet Kontinuierliche Erhebung des Modal Split (Mobilitätsbefragung)
3.8	Klimafreundliche Mobilität in Planungsprozessen zur Stadtentwicklung und –planung berücksichtigen	<ul style="list-style-type: none"> Verankerung der Thematik im Planungsprozess 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluation der Umsetzung der Vorgaben in Planungsprozessen
4	Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> Anteil Pendel- und Dienstwege mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln Positive Wahrnehmung der städtischen Klimaschutzaktivitäten in der Bevölkerung 	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Mitarbeiterbefragung sowie Auswertung von Dienstreisedaten und Treibstoffverbrauch
4.1	Mobilitätsbefragung der Mitarbeiter der Stadtverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> Fragebogenrücklauf: Anzahl Teilnehmer 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluation der Ergebnisse aus der Befragung
4.2	Mitfahrerportal „mitfahren-rlp“ für Stadtverwaltung individualisieren	<ul style="list-style-type: none"> Inanspruchnahme des Angebotes 	<ul style="list-style-type: none"> Auswertung der Nachfragedaten, Zählungen für einzelne Verkehrsträger, Modal Split Erhebung, CO₂-Einsparungen, etc.
4.3	Durchführung eines Radrennens „12h Biken für den Klimaschutz“	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl Teilnehmer und Besucher Reinerlös für Klimaschutzmaßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluation der Veranstaltung Auswertung der Meinungsumfrage von Teilnehmern/Besuchern

Nr.	Titel der Maßnahme	Erfolgsindikator	Überprüfung
4.4	Jobticket verbreitet nutzen	<ul style="list-style-type: none"> Nutzerzahlen des Jobtickets 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Nutzerzahlen
4.5	Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur in der Stadtverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> Zahl errichteter Radabstellanlagen Hohe Auslastung bzw. Nutzung durch Mitarbeiter 	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Durchführung einer Mitarbeiterbefragung zum Angebot und Nutzung
4.6	Leaserad einführen	<ul style="list-style-type: none"> Zahl der (Dienst-)Fahrräder Zahl der Dienstfahrten, die mit dem Fahrrad durchgeführt werden 	<ul style="list-style-type: none"> Mitarbeiterbefragung zum Angebot Regelmäßige Erfassung und Auswertung von Dienstfahrten mit dem Fahrrad
4.7	Mobilitätsleitfaden für städtische Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl umweltfreundlicher Dienstfahrten und -reisen 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung von Dienstfahrten und -reisen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln
4.8	Mobilitätsmanager	<ul style="list-style-type: none"> Beschlussfassung zur Schaffung einer Stelle 	
5	Weiterentwicklung der Elektromobilität in Ingelheim	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl Elektroautos, Elektroräder Anzahl an Ladesäulen 	<ul style="list-style-type: none"> Erfassung (Dokumentation, Kartierung) der Infrastruktur Auswertung von Kfz-Daten
5.1	Errichtung von (Schnell-)Ladesäulen an öffentlichen Einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Zahl errichteter Schnellladesäulen Auslastung der Ladesäulen 	<ul style="list-style-type: none"> Erfassung (Dokumentation, Kartierung) der Infrastruktur Regelmäßige Erfassung und Auswertung der Schnellladesäulen-Auslastung
5.2	Stärkere Information und Schulung des Verbrauchers über alternative Antriebe und Fahrtechnik	<ul style="list-style-type: none"> Nachfrage an Angeboten/Informationen/Schulungen über alternative Antriebe und Fahrtechnik 	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Durchführung von Umfragen zu Nutzen und Kauf
6	Alternative Mobilitätskonzepte im Bereich Kultur & Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> Zahl an klimafreundlichen Mobilitätsangeboten im Bereich Kultur & Tourismus Inanspruchnahme des Angebotes: Nutzerzahlen 	<ul style="list-style-type: none"> Erhebung zur Inanspruchnahme des Angebotes Regelmäßige Umfragen bei Veranstaltungen

Nr.	Titel der Maßnahme	Erfolgsindikator	Überprüfung
6.1	Mobilität für Weinmeile	<ul style="list-style-type: none"> Inanspruchnahme des Angebotes 	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Erfassung und Auswertung von Nutzerzahlen Durchführung einer Befragung der Nutzer
6.2	Veranstaltungen mit besonderen Mobilitätskonzepten	<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung alternative Mobilitätskonzepte im Planungsprozess von Veranstaltungen Nutzerzahlen: Nutzer des Angebotes 	<ul style="list-style-type: none"> Erfassung und Auswertung von Nutzerzahlen Durchführung einer Befragung der Teilnehmer von Veranstaltungen zum Mobilitätsangebot
6.3	Weiterentwicklung des thematischen Führungsangebotes in Ingelheim: Mobile Führung mit Elektrorädern	<ul style="list-style-type: none"> Auslastung: Anzahl gemieteter (Elektro-)räder zur Nutzung des Angebotes 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung von Nutzerzahlen und Ausleihdaten
7	Bewusstseinsbildung	<ul style="list-style-type: none"> Anteil Wege von Kindern mit Rad, zu Fuß, Roller, ÖPNV zur Schule 	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung einer Umfrage bei Schüler/innen
7.1	Mobilitätsberatung für Senioren	<ul style="list-style-type: none"> Wahrnehmung des Angebotes 	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung einer Befragung der Zielgruppe
8	Förderung des Radverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> Veränderung am Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Erfassung und Auswertung von Nutzerzahlen, Durchführung von Befragungen
8.1	Weitere Anstrengungen für die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Veränderung des Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> Umgesetzte Maßnahmen Durchführung von Befragungen bei Nutzern
8.2	Einrichtung einer Direktrradverbindung zwischen Mainz und Bingen	<ul style="list-style-type: none"> Veränderung des Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der Maßnahme
9	Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen fördern	<ul style="list-style-type: none"> Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel für Arbeitswege und Dienstreisen bzw. -reisen 	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Mitarbeiterbefragung und Auswertung von Dienstreisedaten und Treibstoffverbrauch
9.1	Informationsveranstaltung für (neue) Betriebe zum Mobilitätsangebot in Ingelheim	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl teilnehmender Unternehmen Zahl durchgeführter Mobilitätsberatungen 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluation der durchgeführten Veranstaltungen

9.2	(Beratung für ein) Betriebliches Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Zahl durchgeführter Beratungen • Zahl umgesetzter Maßnahmen in Unternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung einer Befragung von Unternehmen
9.3	Förderung von Fahrgemeinschaften durch Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl an Fahrgemeinschaften • Zahl der Pendelfahrten für Arbeitswege / Dienstfahrten bzw. -reisen die mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung und Auswertung von Nachfragedaten (internetbasiertes Pendlerportal Unternehmen) • Durchführung einer Mitarbeiterbefragung zum Mobilitätsverhalten
9.4	Optimierung der City-Logistik	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Verkehrs- und Lärmbelastung im Stadtgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung (Dokumentation, Kartierung) der Verkehrsbelastung: Verkehrszählungen differenziert nach ausgewählten Strecken • Befragung der Unternehmen
10	Förderung des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Veränderungen im Modal Split 	Erfassung von Daten zum Fußverkehr (u. a. Befragungen)
10.1	Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für einen attraktiven Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Veränderung des Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> • Zahl umgesetzter Maßnahmen • Durchführung von Umfragen in der Stadt
10.2	Zu Fuß zum Kindergarten / zur Schule	<ul style="list-style-type: none"> • Messbare Verhaltensänderungen (km Schulweg die zu Fuß zurückgelegt werden) 	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von Umfragen bei Schüler/innen

8.4 Information der am Klimaschutzmanagement Beteiligten sowie der Öffentlichkeit

Begleitet werden sollte der Evaluationsprozess durch ein regelmäßiges und umfassendes jedoch stets kompaktes Berichtswesen. Das Instrument des Berichtswesens muss als fortlaufender Prozess in die Klimaschutzaktivitäten eingebunden und auf Verwaltungsebene etabliert werden. Die Berichterstellung erfolgt im Wesentlichen durch den Klimaschutzmanager in Abstimmung mit den zuständigen Fachbereichen der Stadtverwaltung.

Der Bericht umfasst dabei in kompakter und aussagekräftiger Form folgende Inhalte:

- Aktuelle Daten zu Energie- und CO₂e-Bilanzen (grafische Darstellungen)
- Darstellung erzielter Erfolge
- Rückblick auf durchgeführte Maßnahmen und Ausblick auf geplante Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern

- aufgebrauchte Mittel (Darstellung jährlicher Kosten)
- Aufzeigen von Schwierigkeiten im Prozess

Dieser Bericht in Kurzform sollte jährlich erstellt werden und dient primär der Information interner Entscheidungsträger und als Berichtsvorlage für den Ausschuss zur Beratung und Beschlussempfehlung für die politischen Gremien der Stadt Ingelheim.

Darüber hinaus sollte am Ende der ersten drei bis fünf Jahre nach der Arbeitsaufnahme des Klimaschutzmanagements ein ausführlicher Klimaschutzbericht erstellt werden. Dieser beinhaltet eine Fortschreibung detaillierter Bilanzen und Darstellung erreichter Ziele mit Unterstützung externer Fachkräfte. Darüber hinaus beinhaltet der Bericht auch Strukturen (u. a. Akteursstrukturen, Koordination der Maßnahmen und Zielerreichung) und übergreifende Ergebnisse zum Klimaschutz.

Die Information kann durch lokale Medien (Zeitung, städtische Internetseite, Radio) oder die direkte Ansprache (Informationsstände, öffentliche Ratssitzungen, etc.) mit Publikationen erfolgen.

Da mit dem Controlling Erfolge und Effekte der Strategien und Maßnahmen aufgezeigt und überprüft werden sollen, können die Prüfergebnisse allen an der Umsetzung beteiligten Akteure Zielorientierung, im Sinne von Erkenntnisgewinn, Bestätigung und Motivation für weiterführende Aktivitäten bieten. Bei Bedarf kann die Strategie auf Grundlage der im Bericht erhobenen Informationen neu angepasst und Maßnahmen und Organisationsstrukturen modifiziert bzw. neue Maßnahmen entwickelt werden.

Neben dem Berichtswesen, als Teil der Öffentlichkeitsarbeit, gehört zudem das Thema Marketing für den Klimaschutz, um für einzelne Ideen, Projekte und Maßnahmen auch Umsetzungsakteure zu finden. Weitere Bausteine sind bspw. Informationsmaterialien für Ratsuchende bereitzustellen oder Veranstaltungen zur Außendarstellung zu organisieren (vgl. Kapitel 9).

9 Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

In der Umsetzungsphase des Klimaschutzteilkonzeptes ist es wichtig, die Bürger zu beteiligen. Wesentliche Klimaschutzeffekte können nur durch Mitarbeit, Akzeptanz sowie Investitionen Dritter erreicht werden. Im Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad und den ÖPNV sowie in der Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger liegt das größte Potenzial. Das bedeutet, dass die Ingelheimer Bürgerinnen und Bürger eng in die Klimaschutzaktivitäten mit eingebunden werden müssen. Daher ist es wichtig dass insbesondere die Stadtverwaltung gegenüber Bürgern, Unternehmen, etc. als Impulsgeber, Motivator und aktiver Akteur auftritt.

Seit der Entscheidung der Stadt Ingelheim im Jahr 2010, gemeinsam mit der Transferstelle Bingen ein Konzept zur Verringerung und Vermeidung von CO₂e-Emissionen zu erarbeiten, wird das Thema Öffentlichkeitsarbeit intensiv betreut, um den Werdegang auch gegenüber den Bürgern der Stadt Ingelheim abzubilden.

Im Kapitel 8.1 ist dokumentiert, welche Ressourcen für die Umsetzung erforderlich sind. Im Zuge der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes zur Klimafreundlichen Mobilität konnte im Rahmen des Beteiligungsprozesses bereits ein breites Interesse geweckt werden. In den unterschiedlichen Workshops fanden zahlreiche Akteure aus der Stadt und Region Beteiligungsmöglichkeiten. Diese gilt es im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit auch bei der Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes als engagierte Multiplikatoren einzubinden. Im diesen Sinne sind auch zahlreiche Handlungsansätze im Rahmen der Erstellung des Maßnahmenkataloges entwickelt worden. Einige stellen die Kommunikation direkt in den Mittelpunkt (z. B. zielgruppenspezifischen Mobilitätsberatung), die meisten anderen beinhalten Schritte zur aktiven Beteiligung von Akteuren (z. B. betriebliches Mobilitätsmanagement oder der Aufbau eines Car-Sharing am Bahnhof).

Zentrales Element des Konzeptes für die Öffentlichkeitsarbeit ist somit die Veröffentlichung von Informationen für verschiedene Zielgruppen mit jeweils darauf abgestimmten Inhaltsschwerpunkten, die nachstehend beschrieben werden.

9.1 Zentrale Akteure und Zielgruppen

Die wichtigen Akteure und Zielgruppen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit sind:

9.1.1 Kommunalpolitik

Die Stadt Ingelheim soll mit der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen stets eine öffentlichkeitswirksame Wirkung erzielen. Die Stadt Ingelheim kann eine Vorbildfunktion einnehmen, indem sie aufzeigt, wie klimafreundliche Mobilität im Alltag verwirklicht werden kann und funktioniert.

Nachstehend werden mögliche Handlungsansätze beschrieben:

- **Engagement in einer Arbeitsgruppe „Klimafreundliche Mobilität“**

In Fortführung der eingerichteten Projektgruppe während der Erstellungsphase des Klimaschutzteilkonzeptes ist die Einrichtung einer Arbeitsgruppe „Klimafreundliche Mobilität“ sinnvoll. Eine solche Arbeitsgruppe ist bereits auf Initiative des bestehenden Klimaschutzmanagements bereits eingerichtet worden. Die Projektgruppe besteht derzeit aus Vertretern der Stadtspitze, Stadtverwaltung und des Klimaschutzmanagement sowie der Bereiche Unternehmen und ÖPNV. Wünschenswert wäre es, wenn sich alle Fraktionen und weitere Multiplikatoren auch hier weiterhin einbringen würden.

- **Verankerung des Themas „Klimafreundliche Mobilität“ als Dauerthema in der Stadtverwaltung**

Vor allem bei den städtischen Verwaltungsmitarbeitern, die nicht an der Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes beteiligt waren, ist es denkbar, dass noch ein Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität geschaffen werden muss. Dies kann vielfältig geschehen, z. B. über Thematisierung in jährlichen Planungstreffen und regelmäßig stattfindenden Arbeitstreffen, Aushänge, Ansprachen, Hinweise auf Neuigkeiten im Intranet der Stadtverwaltung, automatische Aufnahme in den Verteiler des Newsletters, etc. Diese Handlungsansätze sind wichtig, um die städtischen Mitarbeiter in die Umsetzung von Maßnahmen innerhalb der Stadtverwaltung mit einzubinden.

Relevante Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität:

4.1	Mobilitätsbefragung der Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung
4.2	Mitfahrerportal „mitfahren-rlp“ bekannter machen und für Stadtverwaltung individualisieren
4.4	Jobticket verbreitet nutzen
4.5	Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur in der Verwaltung
4.6	Leaserad einführen
4.7	Mobilitätsleitfaden für städtische Mitarbeiter

- **Klimaschutzmanagement / Mobilitätsmanagement**

Insbesondere für das Aufgabenfeld Öffentlichkeitsarbeit kann der bestehende Klimaschutzmanager eine wichtige Unterstützung sein. Die im Rahmen des Konzeptes entwickelten Mobilitätsmaßnahmen sind vielfältig. Erfahrungsgemäß lassen sich diese Maßnahmen nicht allein durch das bestehende Klimaschutzmanagement in den nächsten fünf Jahren umsetzen. Um die Entwicklung der Klimafreundlichen Mobilität in Ingelheim weiter voranzubringen und den Prozess zu

verstetigen kann ein Mobilitätsmanager als zentrale Anlaufstelle für das Thema Mobilität zusätzliche Unterstützung bieten.

Relevante Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität:

4.8	Mobilitätsmanager
-----	-------------------

9.1.2 Kommunikation in der Stadt und Region

Mit den nachstehenden Inhaltsschwerpunkten sollen verschiedene Zielgruppen, wie Pendler, Unternehmen, Institutionen, Kinder/Jugendliche, Senioren, etc. aber auch Verwaltungsakteure angesprochen werden. Die Inhalte sind je nach Zielgruppe entsprechend anzupassen.

- **Zentrale Anlaufstelle Internet**

Jede gute Initiative braucht heute auch einen guten Internetauftritt. Dies gilt auch für die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes zur Klimafreundlichen Mobilität bzw. in Gänze was die Klimaschutzarbeit der Stadt Ingelheim angeht. Auf der eigenen Internetseite können die Bemühungen der Stadt Ingelheim dokumentiert werden. Folgende Inhalte sollten eingestellt werden:

- Beschlüsse des Stadtrates
- Ergebnisse des Klimaschutzteilkonzeptes „Klimafreundliche Mobilität“
- Wichtige Klimaschutzmaßnahmen
- Angebote zur nachhaltigen Mobilität
- Informationen über Beteiligungsmöglichkeiten
- Verlinkung zu wichtigen Institutionen (regional und überregional), die Hintergrundinformationen zum Thema bieten
- Veröffentlichung von Terminen (Informationsveranstaltungen, etc.) und deren Ergebnisse
- Bekanntmachung von best-practice-Beispielen aus Ingelheim

- **Öffentlichkeitsarbeit über lokale Medien**

Die Pressestelle der Stadtverwaltung hat zur Aufgabe, die lokalen Medien der Region regelmäßig mit Informationen zu versorgen. Dabei ist besonders auf eine enge Vernetzung der Pressestelle mit dem Klimaschutzmanagement der Stadt zu achten. Hier können aktuelle regioale Entwicklungen im Mobilitätsbereich, erfolgreich realisierte Maßnahmen, Veranstaltungen, klimapolitische Beschlüsse sowie allgemeine Klimaschutzthemen kommuniziert und kommentiert werden. Denkbar wäre auch eine Partnerschaft mit einzelnen lokalen Medien, um z. B. in regelmäßig erscheinender Artikelserien zu informieren, Stellung zu aktuellen Entwicklun-

gen zu nehmen oder Wettbewerbe wie Klimaschutz-/Mobilitätspreisverleihungen zu lancieren.

- **Maßnahmenspezifische Öffentlichkeitsarbeit**

Wesentliche Aufgabe für die Außenwahrnehmung des Klimaschutzteilkonzeptes ist die Unterstützung konkreter Maßnahmen im Rahmen einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit. Ziel der Aktivitäten ist es zum einen konkrete Klimaschutzaktivitäten mit hoher Priorität (z. B. Maßnahme 1 Mobilitätspunkt Bahnhof) bekannter zu machen und zum anderen das Klimaschutzteilkonzept als gemeinsame Klammer um viele verschiedene Einzelaktivitäten zu etablieren und so den Zusammenhang zwischen den Einzelmaßnahmen zu stärken.

- **Zielgruppen-, themen- und branchenspezifische Informationsveranstaltungen**

Anzustreben ist hier eine kontinuierliche und gezielte Öffentlichkeitsarbeit für die verschiedenen Zielgruppen. Beispielhaft aufgeführt für nachstehende Zielgruppen:

- Kinder und Jugendliche

Kinder und Jugendliche werden die vom Klimawandel und den globalen Veränderungen unmittelbar Betroffenen sein. Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit kann an bestehenden Aktivitäten und Initiativen in der Stadt, im Landkreis oder auf überregionaler Ebene ansetzen. Eine wichtige Säule bilden insbesondere Aktivitäten an Schulen, wie beispielsweise Schülerwettbewerbe und Aktionstage. Dabei sollte nicht allein auf das Themenfeld Mobilität fokussiert, sondern Kinder und Jugendliche umfassend zum Thema Klimaschutz sensibilisiert werden. Eine Integration von Mobilitätsaspekten (z. B. Thematik Schulwege, Bring-/Abholverkehre) in diese Aktivitäten bietet sich vor dem Hintergrund zu vermeidender Doppelaktivitäten an.

Bewusstseinsbildende Maßnahmen schlagen sich nicht nur im Handel der Kinder und Jugendlichen nieder, sondern beeinflussen ebenso deren Eltern, Freunde sowie Bekannte und stellen damit einen nicht zu unterschätzenden Multiplikatoreffekt dar.

Relevante Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität:

7	Bewusstseinsbildung bei Kindern fördern
---	-----------------------------------------

- Senioren

Mobilitätsangebote für Senioren müssen teilweise auf anderen Wegen bekannt gemacht und an die Zielgruppe herangetragen werden, als dies bei

jüngeren Zielgruppen der Fall ist. Als bewährtes Medium eignen sich insbesondere Drucksachen (z. B. „Mobilitätswegweiser für Senioren mit Mobilitätsangeboten und Hilfestellung zur Bedienung von Fahrkartenautomaten, etc.; Minifahrpläne in entsprechender Schriftgröße, ...) die in Einrichtungen für Senioren und anderen öffentlichen Einrichtungen ausgelegt werden können.

Relevante Maßnahme aus dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität:

1.4	Errichtung Info-Tafel: Mobilitätsangebote
7.1	Mobilitätsberatung für Senioren

○ Unternehmen

Die Förderung einer klimafreundlichen Mobilität in Unternehmen liefert einen Beitrag zu zukunftsfähigen, nachhaltigen und energieeffizienten Wirtschaftsstrukturen, von denen die lokalen und regionalen Unternehmen langfristig profitieren. Somit wird gleichzeitig ein Beitrag zur Standorticherung geleistet.

Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, mehr Unternehmen für ein Engagement im Klimaschutz und betrieblichen Mobilitätsmanagement zu motivieren, aktive Unternehmen bei Ihren Entscheidungen und Aktivitäten zu unterstützen und die erreichten Erfolge öffentlichkeitswirksam zu kommunizieren, sodass beteiligte Unternehmen ein Imageplus verbuchen können und andere Unternehmen zum Nachahmen angespornt werden.

Relevante Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität:

9.1	Informationsveranstaltungen für (neue) Betriebe zum Mobilitätsangebot in Ingelheim
9.2	Beratung für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement

○ Hauseigentümer und Bauträger

Im Bereich der Elektromobilität können Eigentümer und Bauträger bei der Planung und Umsetzung von Bauvorhaben durch entsprechende Informationsangebote (z. B. zur Errichtung von Ladesäulen, etc.), die bspw. die Stadt Ingelheim in Kooperation mit dem regionalen Energieversorger zur Verfügung stellen, unterstützt werden.

● **Mobilitätskampagnen**

Bei der Durchführung von Kampagnen sollten verschiedene Kommunikationskanäle und –medien eingesetzt werden: z. B. Printmedien, Plakatwerbung, Radiospots oder die vielfältigen Möglichkeiten des Internets. Bei Kampagnen sollten

insbesondere diejenigen Bürger/innen bzw. Personengruppen angesprochen werden, die vor allem noch nicht für das Thema Klimafreundliche Mobilität sensibilisiert und erreicht worden sind. Daher müssen Kampagnen durch Hinweise auf weitere Beratungs-/Informationsmöglichkeiten ergänzt werden.

Relevante Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität:

1.1	Aufbau eines (Elektro-)Car-Sharing am Bahnhof Ingelheim
1.5	Mobilitätszentrale Bahnhof Ingelheim
2.3	„Ingelheim-Karte“ einführen
3.5	Unterstützung der Bildung von Fahrgemeinschaften
4.2	Information und Schulung des Verbrauchers über alternative Antriebe und Fahrzeugtechnik
6.2	Veranstaltungen mit besonderen Mobilitätskonzept
6.3	Weiterentwicklung des thematischen Führungsangebotes in Ingelheim: Mobile Führung mit Elektrorädern
9.2	Beratung für ein betriebliches Mobilitätsmanagement

- **Bürgerbeteiligung**

Bürgerbeteiligung ist ein wirksames Instrument um die Akzeptanz von Projekten zu erhöhen, da diese nicht gegen den Bürger oder am Bürger vorbei umgesetzt werden, sondern gemeinsam mit dem Bürger geplant, diskutiert und umgesetzt werden. Beteiligungsprojekte erfahren allein aufgrund der Beteiligung schon ein gewisse stärkere öffentliche Wahrnehmung und regen zur Nachahmung an, wenn die erzielten Ergebnisse und die Erfolge transparent und öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden. Wichtig für eine erfolgreiche Beteiligung ist, dass der Grad der möglichen Einflussnahme und Mitbestimmung im Vorfeld bereits eindeutig kommuniziert wird, sodass beim Bürger keine Frustration entsteht. In der Stadt Ingelheim wurden mit der Durchführung von Stadtteilkonferenzen bereits Beteiligungsprozesse auch im Themenfeld Mobilität angestoßen.

- **Best-practice-Beispiele kommunizieren**

Um die vorhandenen guten Vorbilder in der Stadt Ingelheim bekannter zu machen, ist es wichtig diese offensiv und anschaulich zu kommunizieren. Neben der gängigen Pressearbeit können hierzu verschiedene Kommunikationskanäle genutzt werden. Beispielsweise können gute Beispiel im Internetauftritt in einer eigenen Rubrik „So geht Mobilität“ in einer anschaulich informativen Darstellung dokumentiert werden (vgl. „Zentrale Anlaufstelle Internet“). Eine Integration in die bestehenden Internetseiten zum Klimaschutz der Stadt Ingelheim bietet sich an.

Wettbewerbe mit Preisverleihung und Auszeichnung bieten sich an, um vorbildhafte Beispiele aufzuspüren, zu dokumentieren und bekannter zu machen. Ein Klimaschutz-/Mobilitätspreis der Stadt Ingelheim könnte mit einem „Mobilitätstag“ verknüpft werden, um die gewünschte öffentliche Wahrnehmung zu erzeugen.

Wichtig hierbei ist es auch besonders innovative Beispiele aus Ingelheim in die Region und den Landkreis zu transportieren.

9.2 Start in die Umsetzung

Im Rahmen der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes zur klimafreundlichen Mobilität haben verschiedene Veranstaltungen stattgefunden (vgl. Kapitel 6). Als Einstieg in die Umsetzung kann beispielsweise eine Informationsveranstaltung organisiert werden, auf der das entgeltliche Konzept in einem unterhaltsamen Rahmen präsentiert wird. Dies kann beispielsweise im Zuge der Öko-Messe Ingelheim sein, die im Jahr 2015 stattfinden wird. Vorab werden zwei oder drei Maßnahmen ausgewählt, die Bürger, Unternehmen und weitere Akteure betreffen und deren Umsetzung zeitnah, mit der Unterstützung von Akteuren, starten soll. Als mögliche Maßnahme kann der Aufbau eines (Elektro-)Car-Sharings am Bahnhof Ingelheim vorgestellt werden, über das sich Bürger im Optimalfall bereits vor Ort informieren können und bereits testen können. Eine weitere mögliche Maßnahme die präsentiert werden könnte, wären Beratungs- und Schulungsangebote zum Fahrverhalten und Fahrzeugtechnik. Auch die Vorstellung von Beratungsangebote zum Mobilitätsmanagement für Unternehmen wäre denkbar.

Der Einstieg in die Umsetzung muss sich nicht ausschließlich auf das Themenfeld Mobilität beschränken. Es erscheint sinnvoll, auch Handlungsfelder des Klimaschutzkonzeptes sowie des Klimaschutzteilkonzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels mit einzubeziehen.

10 Quellenverzeichnis

- BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie/ BMU (Bundesministerium für Umwelt, N. u. (2012). *Erster Monitoringbericht "Energie der Zukunft"*. Berlin.
- Bundesverband Elektromobilität (BEM). (2014). *E-Tankstellen Finder*. Abgerufen am 13. August 2014 von <http://www.bem-ev.de/projekte/etankstellen-finder/>
- Difu. (2011). *Klimaschutz in Kommunen. Praxisleitfaden* .
- GEMIS. (Februar 2013). *Ausgewählte Ergebnisdaten aus GEMIS (Globales-Emissions-Modell Integrierter Systeme) Version 4.81*. Darmstadt: Internationales Institut für Nachhaltigkeitsanalysen und -strategien (IINAS).
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz. (2014). *Nutzungserklärung* . Koblenz.
- Öko-Institut. (2014). *Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland. Weichenstellung bis 2050*.
- Öko-Institut e.V. (2007). *Klimaschutz-Strategie der Stadt Freiburg - Abschlussbericht Szenarien und Maßnahmenplan*. Freiburg.
- Planungsbüro von Mörner+Jünger. (2009). *Stadt Ingelheim am Rhein Aktualisierung Radwegekonzept*. Darmstadt .
- Prognos. (2009). *Modell Deutschland. Klimaschutz bis 2050. Vom Ziel her denken*. Basel / Berlin: Prognos AG, Öko-Institut e. V.
- R+T Verkehrsplanung. (2013). *Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Ingelheimer Bürger 2013*. Ingelheim.
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz . (31.. Juli 2013). *Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort*.
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz. (2012). *Rheinland-Pfalz 2020. Zweite kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2006)*. Abgerufen am 3. Dezember 2012 von <http://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/demografie/tabellen/regionalergebnisse/vg/331.pdf>
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz. (2013). *Regionaldaten*. Abgerufen am 11.. Juni 2013 von <http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/>
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz. (Januar 2013). *Regionaldaten Stadt Ingelheim am Rhein 2013*. Abgerufen am 14.. Januar 2014 von <http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/detailinfo.aspx?id=3153&key=0733900030&topic=1251&l=2>.
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz. (2014). *Pendlerstatistiken*. Abgerufen am 25.. März 2014 von <http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/meineVerbandsgemeinde.aspx?topic=80&id=3153&key=07339&l=2>
- TSB. (2012). *Klimaschutzkonzept der Stadt Ingelheim am Rhein*. Bingen.

Umweltbundesamt. (2010). *CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale*. Abgerufen am 20. Mai 2014 von www.umweltdaten.de

Anhang

Separates Dokument

Anhang 1: Ergebnisprotokolle Workshops und Projektgruppentreffen

Anhang 2: Karten zur Verkehrsstärke