

ANHANG 1

PROJEKTKATALOG

zum Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität
im Landkreis Hameln-Pyrmont 2020



PROJEKTKATALOG

Im Zuge der Analyse der Verkehrsbedingungen und -anforderungen im Landkreis Hameln-Pyromont kristallisieren sich fünf Handlungsfelder heraus, die die Aktivitäten rund um Klimafreundliche Mobilität systematisieren:

| A | Umsetzungsstrukturen und Kampagnen



Hier geht es um Instanzen, die das Thema Klimafreundliche Mobilität im Landkreis fördern, die Akteure vernetzen und die Öffentlichkeit informieren. Beratung, Bildung und Kampagnen fallen ebenso in diesen Bereich.

| B | Alternative Antriebe



Dieses Handlungsfeld beschreibt vor allem Ansätze im Bereich E-Mobilität. Im Speziellen geht es um den Einsatz elektrobetriebener Fahrzeuge in kommunalen und betrieblichen Fuhrparks sowie den Ausbau einer E-Ladeinfrastruktur, um auch die Bürger zum Einsatz von E-Fahrzeugen, E-Bikes und Pedelecs zu motivieren. Darüber hinaus fallen in dieses Handlungsfeld Potenzialprüfungen zur Nutzung von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen.

| C | Radverkehr



In diesem Handlungsfeld geht es um Maßnahmen, die die Nutzung von Fahrrädern anstelle von Pkw forcieren sollen. Dies umfasst in erster Linie den Ausbau des Radwegenetzes vor allem im ländlichen Raum und die Vergrößerung des Angebots von sicheren Radabstellplätzen. Da es für den Radverkehr im Landkreis ein eigenes Konzept (siehe Kap. 3.6) gibt, sind hier nur zwei Maßnahmen aufgeführt.

| D | ÖPNV



Um die Verkehrswende voranzutreiben, ist die Ausweitung des Angebots zum öffentlichen Personennahverkehr entscheidend. Um die Nutzung für Bürger attraktiver zu gestalten, geht es hier um Maßnahmen wie Liniennetzoptimierung, Taktserhöhung, Serviceangebote wie Online-Ticketing sowie bedarfsgerechte Fahrangebote. Da es aber für den ÖPNV im Nahverkehrsplan bereits einen umfangreichen Maßnahmenkatalog gibt, werden hier nur zwei Projekte aufgenommen, die für den Klimaschutz relevant sind.

| E | Intermodalität



Die Nutzung verschiedener alternativer Verkehrsmittel ist vor allem für Einwohner im ländlichen Raum eine Möglichkeit, ohne eigenes Auto mobil zu sein. Car- und Ridesharing sind wirksame Methoden, um eigene Pkw überflüssig zu machen. Ebenso sollen Verkehrsverknüpfungspunkte die Bürger zum „Umsteigen“ animieren. Dieser Baustein fördert vor allem Ergänzungs- und Schnittstellenlösungen, um die Intermodalität in der Verkehrsmittelwahl zu fördern.

In allen Handlungsfeldern wurden 15 Vorschläge erarbeitet, die das Potenzial haben, die CO₂-Emissionen aus dem motorisiertem Individualverkehr zu senken und die zeitnah umgesetzt werden können. Dabei wurde berücksichtigt, dass unterschiedliche Anforderungen für den städtischen Raum und für den ländlichen Raum gelten. Auch sollen möglichst viele Zielgruppen berücksichtigt werden. Nicht zuletzt ist auch die Frage der Finanzierung maßgeblich bei den Projektvorschlägen; zu allen gibt es konkrete Förderhinweise. Die Projektvorschläge zu den vorgestellten Handlungsfeldern sind im Folgenden in Projektsteckbriefen beschrieben.

Nr.	Projekt	HF
1	Koordinierungsstelle Klimafreundliche Mobilität	A
2	Kampagne Klimafreundliche Mobilität	A
3	Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen	A
4	Kampagne zu Klimafreundlicher Mobilität an Schulen	A
5	Ausbau der kommunalen Ladeinfrastruktur	B
6	Klimafreundliche Fahrzeuge für die kommunalen Fuhrparks im Landkreis	B
7	Kreisweites Ladesäulenkataster	B
8	Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen	C
9	Fahrradabstellanlagen im öffentlichen und im privaten Raum	C
10	Lückenschluss im Radwegenetz	C
11	Beschaffung von Elektrobussen	D
12	Pilotvorhaben On-demand-Ridepooling	D
13	Verkehrsverknüpfungspunkte	E
14	Dorfautos	E
15	Kreisweite CarSharing-Infrastruktur	E

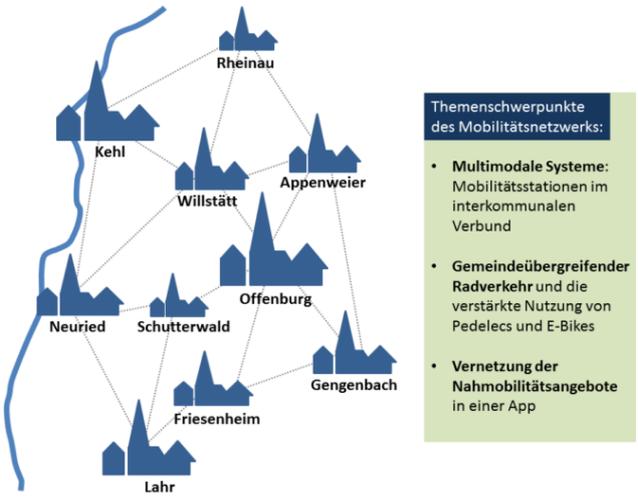


Nr.

01

Koordinierungsstelle Klimafreundliche Mobilität

Handlungsfeld	A Umsetzungsstrukturen und Kampagnen
Ausgangssituation	<p>Ein Hauptergebnis des Konzepts ist die Vorlage konkreter Handlungsansätze zur Förderung einer klimafreundlichen Mobilität im Landkreis. Die Projektvorschläge decken die Palette der verschiedenen Handlungsfelder ab: vom ÖPNV über die Förderung des Radverkehrs und alternativer Antriebe bis zum Aufbau von Umsetzungsstrukturen und der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit.</p> <p>Eine Schlüsselrolle dabei spielt die Einrichtung einer Koordinierungsstelle <i>Klimafreundliche Mobilität im Landkreis Hameln-Pyrmont</i>.</p> <p>Die Bürgermeister der kreiseigenen Kommunen haben durchweg den Bedarf an einer zentralen Umsetzungsinstanz genannt, die sie bei diesen Themen unterstützen.</p>
Beschreibung	<p>Vorgesehen ist die Einrichtung einer Personalstelle, die die Umsetzung von Projekten vorantreibt. Die Stärke der Koordinierungsstelle liegt in der Bündelung und Beteiligung der Akteure vor Ort und der bestehenden Strukturen. Die Koordinierungsstelle ist in erster Linie als Service- und Dienstleistungsbüro für die kommunalen Verwaltungen, Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen im Landkreis konzipiert. Zielsetzungen und Aufgaben der Koordinierungsstelle sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung und Service für die Kommunen im Landkreis bei der Organisation und Stärkung des interkommunalen Austausches • Vernetzung der Akteure vor Ort, Transparenz bestehender Ansätze und Aktivitäten • Vernetzung mit überregionalen Akteuren und Projekten (Projekt <i>MOBILOTSIN</i> der LNVG, Wasserstoffregion Schaumburg, Metropolregion u.a.) • Betreuung des Arbeitskreises Mobilität im Landkreis Hameln-Pyrmont • Recherche von Förderprogrammen und Beantragung von Fördermitteln für Projekte zur Klimafreundlichen Mobilität • Unterstützung der kommunalen Akteure beim Ausbau der Ladeinfrastruktur • Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, Konzeption und Umsetzung von Kampagnen • Klimafreundliche Mobilität in Schulen • Fachveranstaltungen und Qualifizierungsangebote • Aufbau und Stärkung von Kompetenzen innerhalb der Verwaltung • Unterstützung bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität im ländlichen Raum
Zielsetzung	<p>Ziel ist es, im Landkreis längerfristige Umsetzungsstrukturen zu schaffen, um das Thema klimafreundliche Mobilität im Landkreis Hameln-Pyrmont zu fördern.</p>

<p>Zuständigkeiten</p>	<p>Träger für die Umsetzung der Koordinierungsstelle können die Klimaschutzagentur Weserbergland gGmbH und die target GmbH sein. Partner, die auch die inhaltliche Ausrichtung festlegen, sind unter anderem der Landkreis Hameln-Pyrmont, die kreisangehörigen Kommunen und die VHP Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH.</p>
<p>Förderung</p>	<p>Die Einrichtung der Koordinierungsstelle kann über die sogenannte Kommunalrichtlinie (www.klimaschutz.de) im Förderschwerpunkt 2.5 Kommunale Netzwerke gefördert werden. Voraussetzung dafür ist die inhaltliche Beteiligung der Kommunen und des Landkreises, die über eine Vereinbarung dokumentiert wird. Die Antragstellung sowie die gesamte finanzielle Abwicklung inklusive Berichtspflichten erfolgen über ein Dienstleistungsbüro, das die Kriterien des Fördergebers abdeckt. Das Förderprogramm wird vom Projektträger Jülich verwaltet.</p> <p>Die Förderquote der Kommunalrichtlinie beträgt 70 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten für Personal, Ausgaben für externe Mobilitätsexperten sowie Sachkosten.</p>
<p>Zeitraumen</p>	<p>Die Beantragung kann kurzfristig erfolgen. Der Zeitraum der Beantragung bis zur Bewilligung des Projektantrags dauert etwa sechs Monate. Die Laufzeit des Projekts im Rahmen dieses Förderprogramms beträgt drei Jahre.</p>
<p>Anmerkungen</p>	<p>Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau (Baden-Württemberg) ist bundesweit das erste über diese Richtlinie geförderte Netzwerk www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Themenschwerpunkte des Mobilitätsnetzwerks:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Multimodale Systeme: Mobilitätsstationen im interkommunalen Verbund • Gemeindeübergreifender Radverkehr und die verstärkte Nutzung von Pedelecs und E-Bikes • Vernetzung der Nahmobilitätsangebote in einer App <p>Grafik: endura kommunal</p> <p>Zum MOBILOTSIN https://www.mobilotsin-niedersachsen.de/ der LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH bestehen Schnittstellen und Synergien.</p>



Nr.

02

Kampagne Klimafreundliche Mobilität für die Bürger des Landkreis Hameln-Pyrmont

Handlungsfeld	A Umsetzungsstrukturen und Kampagnen
Ausgangssituation	<p>Die Umsetzung der Verkehrswende benötigt neben gesetzlichen Rahmenbedingungen und alternativen Mobilitätsangeboten insbesondere die gesellschaftliche Akzeptanz und Unterstützung der Öffentlichkeit. Neutrale Informations- und Beratungsangebote, die die unterschiedlichen Zielgruppen adressieren, sind daher besonders wichtig.</p> <p>Bereits im Masterplan 100 % Klimaschutz für die Region Weserbergland wurde dieses Projekt vorgeschlagen.</p>
Beschreibung	<p>Im Rahmen einer Kampagne zur klimafreundlichen Mobilität soll für das Thema geworben und Beteiligungsangebote für eine breite Öffentlichkeit gemacht werden.</p> <p>Das Umsetzungskonzept der Kampagne kann sich an der Kampagne <i>Sonnenzeit</i> der Klimaschutzagentur orientieren.</p> <p>Dabei bietet es sich an, zahlreiche bestehende Formate (Felgenfest, Stadtradeln, Europäische Mobilitätswoche, autofreier Sonntag u. a. m.) sowohl auf regionaler als auch auf überregionaler Ebene zu nutzen und in die Kampagne einzubeziehen. So werden Ressourcen effektiv genutzt und Synergien erzeugt.</p> <p>Die ersten Schritte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung und Finanzierung einer Umsetzungsstruktur • Aufbau eines Partnernetzwerks • Erarbeitung eines Kampagnenplans. <p>Diese sollen im Zusammenhang mit der Koordinierungsstelle (Maßnahme 1) umgesetzt werden. Neben Informations- und Veranstaltungsformaten, werden auch Möglichkeiten der Beteiligung und des Austauschs angeboten.</p> <p>Um die Beteiligung der Öffentlichkeit zu ermöglichen, sollen digitale Medien genutzt werden (wie z. B die „Mitrede-App“: https://www.politik-zumanfassen.de/placem/).</p> <p>Die Einbindung und Nutzung der sozialen Medien sollte fester Bestandteil der Kampagne sein.</p>
Zielsetzung	<p>Die Zielsetzung der Maßnahme besteht darin, ein unabhängiges Informations- und Veranstaltungsangebot rund um die Themen der Verkehrswende umzusetzen. Zielgruppen sind die unterschiedlichen Verkehrsnutzer im Landkreis (Pendler, Familien, Tourismus, Berufs- und Freizeitverkehr u. a.). Mittelfristig soll damit bei den Zielgruppen ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten gefördert und so der MIV gesenkt werden.</p>
Zuständigkeiten	<p>Die Umsetzung der Kampagnenaktivitäten sollte bei der Klimaschutzagentur Weserbergland gGmbH angesiedelt sein.</p>

<p>Förderung</p>	<p>In der Kostenkalkulation der Koordinierungsstelle sind Personalkosten für die Kampagnenkoordination vorgesehen. Eine Fortsetzung der Kampagnenarbeit kann im Rahmen der neuen Förderperiode der Strukturfonds beantragt werden.</p>
<p>Zeitraumen</p>	<p>Projektstart kann mittelfristig erfolgen; der Zeitrahmen der Kampagne sollte langfristig angelegt werden.</p>
<p>Anmerkungen</p>	<p>Auf Landes- und Bundesebene bestehen zahlreiche Kampagnenbausteine, die für die Umsetzung im Landkreis genutzt werden können.</p>  <p>Umweltfreundlicher Alltagsverkehr</p> <p>FAHRRAD- UND FUSSVERKEHR FÖRDERN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rad- und Radschnellwege (aus-)bauen, mehr Abstellplätze, Beschilderung verbessern • mehr Platz für den Fußverkehr, Fußverkehrskonzepte fördern <p>BUS UND BAHN ATTRAKTIVER GESTALTEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • mehr Linien, mehr Haltestellen, Direktverbindungen und Expresslinien, • Servicequalität und Takt verbessern <p>VERKEHR INTELLIGENT VERNETZEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Car-Sharing in der Stadt und auf dem Land fördern, z. B. durch bevorzugte Parkplätze • Kombi-Nutzung verschiedener Verkehrsmittel erleichtern, z. B. durch ein transparentes und verständliches Tarifsystem <p>KLIMAZIEL 2050 TREIBHAUSGAS-NEUTRALER VERKEHR IN DEUTSCHLAND</p> <p>PRIVATEN PKW-VERKEHR ÖKOLOGISCH LENKEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkplätze reduzieren, Parkfaunabewirtschaftung ausweiten • für mehr Umweltschutz und Sicherheit: Regelgeschwindigkeit Innerorts Tempo 30, sowie Tempo 120 auf Autobahnen <p>Quelle: UBA (2017) Klimaschutz im Verkehr: Neuer Handlungsbedarf nach dem Pariser Klimaschutzabkommen</p> <p>Umwelt Bundesamt</p>



Nr.

03

Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen – Information, Beratung, Umsetzung

Handlungsfeld	A Umsetzungsstrukturen und Kampagnen
Ausgangssituation	<p>Betriebliches Mobilitätsmanagement kann dazu beitragen, den ökologischen Fußabdruck eines Unternehmens zu verbessern. Durch die Verlagerung von Verkehr auf emissionsärmere Medien, aber auch durch die Optimierung der Mobilität sinken der CO₂-Ausstoß und der Rohstoffverbrauch sowie die Beanspruchung der Infrastruktur durch Unternehmen. An Unternehmensstandorten verringert insbesondere die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs Standortkosten und zeitliche Verzögerungen im Lieferverkehr. Betriebliches Mobilitätsmanagement soll ökonomisches und ökologisches Handeln zusammenführen.</p> <p>Bereits im Masterplan 100 % Klimaschutz für die Region Weserbergland wurde ein Projekt mit dieser Zielrichtung vorgeschlagen.</p>
Beschreibung	<p>Inhalte dieser Maßnahme sind die Ansprache und Beratung von ansässigen Unternehmen im Landkreis Hameln-Pyrmont, mit den Zielsetzungen:</p> <p>a) die betriebseigene Fahrzeugflotte zu optimieren (Umrüstung auf emissionsarme Antriebe, Streckenmanagement und Auslastung, Optimierung von Einsatzzeiten, Geschäftsreisen) und</p> <p>b) klimafreundliche Mobilitätsangebote für die Belegschaft zu entwickeln und anzubieten (Fahrgemeinschaften, E-Ladestationen, Verkehrsverlagerung, Bonussysteme, Beratungen).</p> <p>Die Plattform www.mobil-gewinnt.de bietet ein breites Spektrum an Informationen, Ansätzen, Vernetzungsmöglichkeiten und Förderprogrammen rund um das betriebliche Mobilitätsmanagement.</p>
Zielsetzung	Umsetzung von Informations- und Beratungsangeboten zur klimafreundlichen Mobilität für Entscheidungsträger in Unternehmen; Umsetzung von Beratungsangeboten für die Belegschaft in den Unternehmen zur langfristigen Reduzierung des MIV.
Zuständigkeiten	Die Aktivitäten sollten ebenfalls im Rahmen der Koordinierungsstelle angesiedelt und analog zu Maßnahme 2 umgesetzt werden. Partner sind u. a. die Wirtschaftsförderung im Landkreis, Unternehmen, Dienstleistungsbüro, Klimaschutzagentur Weserbergland gGmbH.
Förderung	u.a. Förderprogramm "Ladeinfrastruktur vor Ort" des BMVI, Anträge sind ab 12. April 2021 bis Ende des Jahres zu stellen. Insbesondere Unternehmen des Einzelhandels und des Hotel- und Gastgewerbes; bis zu 80 Prozent der Investitionskosten werden übernommen.
Zeitraumen	Mittelfristig
Anmerkungen	<p>https://klimaschutzagentur.de/fuer-unternehmen/e-mobilitaets-check/</p> <p>Vgl. Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz, Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement (www.mittelstand-energiewende.de)</p>



Nr.

04

Kampagne zu Klimafreundlicher Mobilität an Schulen

Handlungsfeld	A Umsetzungsstrukturen und Kampagnen
Ausgangssituation	<p>Die Mobilitätswende wird von der kommenden Generation realisiert. Die Akzeptanz für diesen Wechsel, das Know-how über multimodale Mobilität soll in den Schulen unterstützt und gefördert werden, wie bereits im Masterplan 100 % Klimaschutz für die Region Weserbergland angestrebt.</p> <p>Ein zweiter Ansatz ist zweifellos das morgendliche Verkehrschaos an den Schulen, welches von fast allen Kommunalvertretern als Problem beschrieben wurde. Aufklärungsarbeit soll hier zur Lösung beitragen.</p>
Beschreibung	<p>Mit einer „Mobilitätsberatung“ erhalten Schülerinnen und Schüler Anregungen über ihren persönlichen klimafreundlichen Schulweg. Zielsetzung ist das Umsteigen auf das Fahrrad, den ÖPNV oder den Fußweg, um damit den schulbezogenen motorisierten Individualverkehr zu minimieren.</p> <p>Auch hier ist denkbar, Ansätze direkt in der Schule zu entwickeln und „Mobilitätsberater“ innerhalb des Lehrerteams und der Schülerschaft zu qualifizieren. Die „Mobilitätsberater“ sind auch Ansprechpartner für Eltern und unterstützen bei Fragen zum Schulweg, insbesondere hinsichtlich der Sicherheit. In diesem Zusammenhang sollen auch Lösungen zur „Eltern-taxi“-Problematik entwickelt werden, beispielsweise im Rahmen einer Aufklärungskampagne oder der Schaffung von Elternhaltestellen mit Schülerlotsen, Einbahnstraßenregelungen an Schulen, um dem morgendlichen Verkehrschaos seitens der Schulen entgegentreten zu können.</p> <p>Sinnvoll ist der Aufbau eines breiten Partnernetzwerks und der Einrichtung einer Geschäftsstelle für das Projekt.</p>
Zielsetzung	Zielsetzung ist die Reduzierung des MIV. Zielgruppen sind hier insbesondere Schulen, Schüler*innen, Eltern
Zuständigkeiten	Schulen und Schulträger im Landkreis, Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont GmbH, Klimaschutzagentur Weserbergland gGmbH. Die Durchführung einer Kampagne kann im Rahmen des geplanten Projekts „Koordinierungsstelle Mobilität“ vorgesehen werden.
Förderung	Eine Startfinanzierung kann über die geplante Ko-Stelle bereitgestellt werden; die weitere Finanzierung dieses Vorhabens wird aus unterschiedlichen Bausteinen (Sponsoring, Partner, Förderprogramme) bestehen müssen. Möglich ist eine Finanzierung im Rahmen der nächsten Förderperiode des EU-Programms LEADER.
Zeitraumen	mittelfristig
Anmerkungen	Beispiel: www.movidu.de ; Aktionsbündnis der Region Hannover, der niedersächsischen Landesschulbehörde und der Klimaschutzagentur Region Hannover



Nr.

05

Ausbau der kommunalen Ladeinfrastruktur

Handlungsfeld	B Alternative Antriebe
Ausgangssituation	Mit dem Zuwachs der E-Mobilität im Straßenverkehr steigt der Bedarf am Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bei den unterschiedlichen kommerziellen Anbietern, den verschiedenen Förderprogrammen oder der Standortwahl, müssen die Kommunen die Orientierung behalten. Dies umso mehr, als ihnen eine Vorbildfunktion zukommt. Die Kommunen des Landkreises haben alle Interesse gezeigt, die E-Ladeinfrastruktur auszubauen.
Beschreibung	<p>Beim Aufbau der Ladeinfrastruktur sollten Fragen wie die flächendeckende Versorgung, die Dimensionierung der Ladeleistung oder Standzeiten berücksichtigt werden. Ebenso die Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Betreibern und Standorten wie Unternehmen, EVUs und der öffentlichen Hand.</p> <p>Neben der Konzeption der Ladeinfrastruktur soll die kommunale Verwaltung mit dieser Maßnahme bei der Beantragung von Fördermitteln für den Aufbau von Ladesäulen unterstützt werden.</p> <p>Begonnen werden könnte mit Kommunen, die noch keine Ladestationen haben.</p>
Zielsetzung	Unterstützung bei der Konzeption und dem Aufbau einer Ladeinfrastruktur in den kreiseigenen Kommunen; Beratung und Vernetzung der Kommunen, Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln; Zielgruppen sind die Betreiber von Ladesäulen (EVUs; Unternehmen, Kommunen, kommerzielle Anbieter).
Zuständigkeiten	Koordinierungsstelle, kommunale Ansprechpartner, Netzbetreiber, Hersteller, Autohandel, Klimaschutzagentur Weserbergland
Förderung	<p>Anträge für öffentliche Einrichtungen sollen von der Koordinierungsstelle als Serviceleistung gestellt werden.</p> <p>Förderrichtlinie des BMVI (80%) „Ladeinfrastruktur vor Ort“</p>
Zeitraumen	<p>Mittelfristig, mit dem Start der Koordinierungsstelle</p> <p>Exemplarisch kann die Antragstellung für eine Kommunen noch vorher erfolgen.</p>
Anmerkungen	<p>„Lokales Konzept zur Förderung der Elektromobilität“ (LKE) – Handlungsempfehlungen für Städte bis 50.000 Einwohner*innen, herausgegeben von der Metropolregion:</p> <p>https://www.metropolregion.de/ladeinfrastruktur-der-metropolregion/</p> <p>Koordination/Unterstützung beim niedersächsischen FlächenTOOL (https://flaechentool.de/)</p>



Nr.

06

Klimafreundliche Fahrzeuge für die kommunalen Fuhrparks im Landkreis Hameln-Pyrmont

Handlungsfeld	B Alternative Antriebe
Ausgangssituation	Die Kommunen haben die große Chance, mit ihrem eigenen Fuhrpark, Elektromobilität vor Ort gezielt und beispielhaft voranzutreiben. Mit der Beschaffung von E-Fahrzeugen nehmen die Kommunen zudem eine Vorbildfunktion für ihre Bürger wahr.
Beschreibung	<p>Umweltfreundliche Elektromobilität ist keine Zukunftsmusik, sondern, wie viele Beispiele zeigen, bereits Alltag. In vielen Kommunen werden schon E-Fahrzeuge oder Hybrid-Fahrzeuge eingesetzt. Mit konkreten Förderprogrammen sollen Kommunen gezielt bei der Auswahl, Finanzierung und Anschaffung klimafreundlicher Fahrzeuge unterstützt werden. Inhalte dieser Maßnahme für jede einzelne Kommune sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse für den kommunalen Fuhrpark • Zielsetzungen für den kommunalen Fuhrpark • Planung der Ladeinfrastruktur • Auswahl der geeigneten Fahrzeuge • Unterstützung bei Förderprogrammen und Antragstellung • flankierende Maßnahmen
Zielsetzung	Kommunale Verwaltungen sind Vorbilder beim Klimaschutz – das gilt auch für den Sektor Mobilität. Mit dieser Maßnahme werden die Kommunen im Landkreis bei der Elektrifizierung ihrer Fuhrparks unterstützt.
Zuständigkeiten	Bei der Planung und Umsetzung ihrer Strategien zur E-Mobilität für den eigenen Fuhrpark erhalten die Kommunen Unterstützung durch die Koordinierungsstelle.
Förderung	Aktuell besteht eine Vielzahl an Förderprogrammen und finanzieller Unterstützung (BAFA, BMVI, EVUs u. a.); die Förderung soll über das Programm <i>Flotte electric</i> abgewickelt werden.
Zeitrahmen	Die meisten Kommunen im Landkreis verfügen bereits über E-Fahrzeuge, mit weiteren Anschaffungen kann jederzeit kurzfristig begonnen werden.
Anmerkungen	<p>Elektromobilität vor Ort – zahlreiche Beispiele aus der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg</p> <p>https://www.metropolregion.de/electric/elektromobilitaet_vor_ort/</p>

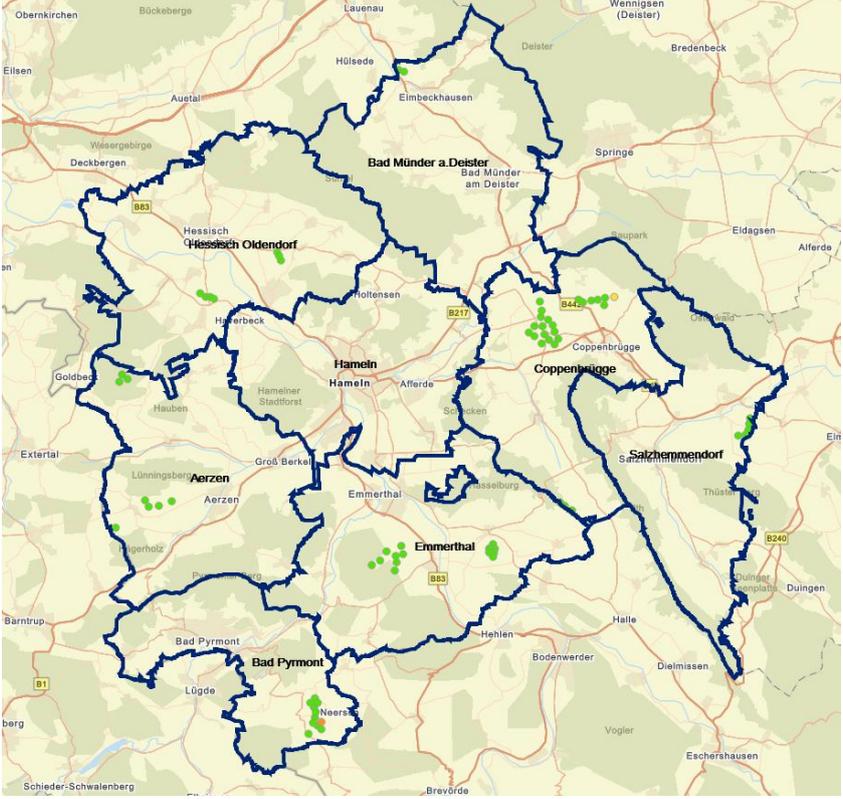


Nr.

07

Ladesäulenkataster – Kontinuierliche Darstellung aller öffentlichen E-Ladesäulen im Landkreis

Handlungsfeld	B Alternative Antriebe
Ausgangssituation	Es bestehen bereits unterschiedliche Ladesäulenregister (der Bundesnetzagentur, des BDEW u. a.), die jedoch zum Teil lückenhaft, nicht aktuell oder widersprüchlich sind. Im Rahmen der Konzepterstellung wurden die aktuell vorhandenen öffentlichen Ladesäulen mit Standort und Leistung im Landkreis erfasst.
Beschreibung	<p>Für Bürger und Besucher des Landkreises sollte eine vollständige Übersicht aller aktueller E-Ladepunkte im Landkreis erstellt werden. Dies kann z. B. über GIS (Geografische Informationssysteme) erfolgen. GIS dienen zur Erfassung, Bearbeitung, Organisation, Analyse und Präsentation räumlicher Daten und werden in verschiedenen Bereichen genutzt.</p> <p>Inhalte sind die Erfassung, Abbildung und kontinuierliche Aktualisierung der Ladesäulen im Landkreis. Es werden alle Grunddaten wie Standort, Anlagentyp, installierte Leistung, ggf. Bezahlssystem etc. hinterlegt, und so eine hohe Transparenz über den aktuellen Ausbaustand Ladesäuleninfrastruktur im Landkreis herzustellen.</p> <p>Die Erfassung der Ladesäulen könnte gemeinsam mit der Abbildung der erneuerbaren Energien im Landkreis erfolgen, z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kartografie der Standorte Erneuerbarer-Energien-Anlagen im Kreisgebiet: <ul style="list-style-type: none"> o Windkraft, Photovoltaik, Bioenergienutzung, Wasserkraft o Erfassung der Wärmepumpen o Erfassung und Abbildung der Ladesäuleninfrastruktur - Attributtabelle mit Energie-Einspeisung, Leistung und Anzahl Erneuerbarer-Energien-Anlagen - Abbildung der Entwicklung der installierten Leistung, der Einspeisung und der Anzahl Erneuerbarer-Energien-Anlagen - Abbildung des Repowering <p>Dieser <i>Atlas</i> ist damit auch ein</p> <ul style="list-style-type: none"> - Instrument für die Fortschreibung der Energiebilanz und von Klimaschutz-Zielsetzungen - Aktuelle Abbildung des Ausbaustands der erneuerbaren Energien im Landkreis - Hilfestellung bei der Erstellung von Potenzialanalysen
Zielsetzung	<p>Transparente Darstellung der Ladeinfrastruktur im Landkreis Hameln-Pyrmont für Bürger und Besucher. Die Ladeinfrastruktur wird zunehmend auch zu einem Standortfaktor sowie zu einem Indikator erfolgreicher Klimaschutzarbeit.</p> <p>Die Elektrifizierung des Verkehrs muss zudem mit regenerativem Strom erfolgen, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Dieser Zusammenhang lässt sich mit dem vorgeschlagenen Instrument anschaulich verdeutlichen.</p>
Zuständigkeiten	Die Umsetzung kann über einen externen Dienstleister erfolgen.

Förderung	Ein Finanzierung kann über den Entwicklungsfonds des REK erfolgen.
Zeitraumen	Mit der Umsetzung der Maßnahme kann kurzfristig begonnen werden.
Anmerkungen	 <p>Beispiel für eine GIS-Darstellung</p>



Nr.

08

Auf- und Ausbau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen (Bike+Ride-Offensive)

Handlungsfeld	C Radverkehr
Ausgangssituation	Die Bike+Ride-Offensive schafft attraktive Rahmenbedingungen, um Kommunen bei der kurzfristigen Einrichtung von Fahrradabstellanlagen zu unterstützen.
Beschreibung	Mit der Bike+Ride-Offensive soll der Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen an Bahnhöfen für Kommunen erleichtert werden. Bis Ende 2022 sollen 100.000 zusätzliche Bike+Ride-Plätze deutschlandweit errichtet werden. Die Bike+Ride-Offensive ist eine Kooperation des Bundesumweltministeriums und der Deutschen Bahn (DB). Die DB unterstützt Kommunen schnell und einfach, um geeignete Standorte im Bahnhofsumfeld zu finden, die Anlage zu planen und zu montieren. Über Muster-Gestattungsverträge soll die unentgeltliche Nutzung von Flächen, die sich im DB-Eigentum befinden, ermöglicht werden. www.deutschebahn/bikeandride (NEU: Seit 1. August 2020 können auch Sammelschließanlagen mit integrierter PV-Anlage gefördert werden, sofern es sich dabei um energieautarke Insellösungen handelt. Das heißt, der in der PV-Anlage erzeugte Strom dient ausschließlich dem Eigenverbrauch und wird nicht in das öffentliche Netz eingespeist.)
Zielsetzung	Errichtung von Radabstellanlagen an Bahnhöfen zur Förderung der Intermodalität
Zuständigkeiten	Kommunen, Deutsche Bahn
Förderung	Die Förderung erfolgt über die Kommunalrichtlinie (Punkt 2.11.2 g). Bis zum 31. Dezember 2021 können Kommunen einen Bundeszuschuss von 70 Prozent der investiven Mittel erhalten. Dazu kommt eine Hilfestellung bei der Flächenermittlung. Die Antragstellung ist ganzjährig möglich; die Förderung kann mit Drittmitteln kumuliert werden.
Zeitraumen	Kurzfristig
Anmerkungen	Beispiele: <ul style="list-style-type: none"> • 288 neue Stellplätze am Erlanger Bahnhof • An den Saarländer Bahnhöfen Neunkirchen Hauptbahnhof und Wellesweiler wurde Platz für insgesamt 64 neue Fahrradstellplätze geschaffen. • 185 neue Stellplätze am Sonthofer Bahnhof • Nach nur eineinhalb Monaten Umbau konnte am 18. August 2020 die neue Doppelstock-Fahrradparkanlage am Zukunftsbahnhof Freising eingeweiht werden. • Im März 2020 eröffnete die Stadt Fulda erste Fahrradabstellanlage in Hessen am ICE-Bahnhof Fulda.



Nr.

09

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen und privaten Raum

Handlungsfeld	C Radverkehr
Ausgangssituation	Während Maßnahme 08 Fahrradabstellanlagen in räumlicher Nähe zu Bahnhöfen unterstützt, zielt Maßnahme 09 auf den öffentlichen und privaten Raum.
Beschreibung	<p>Um den Fahrradverkehr zu fördern, muss es für die Fahrenden möglich sein, ihre mitunter teuren Räder (i. e. Pedelecs) an relevanten Stellen unterzubringen, damit diese vor Diebstahl und Witterung geschützt werden.</p> <p>Im privaten Raum (z. B. bei Wohnanlagen) kann dies die Anschaffung von Rädern begünstigen. In öffentlichen Räumen wie z. B. Stadtzentrum, Einkaufszentren fördern solche Anlagen den Besuch mit dem Rad statt mit dem Pkw.</p> <p>Folgende Schritte werden hierfür empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ansprache der verschiedenen Zielgruppen (Kommunen, Vereine, Wohnungswirtschaft, Unternehmen); • Erhebung des Bedarfs und der besonderen Anforderungen an mögliche Abstellanlagen • Ermittlung von Kosten und baulichen Anforderungen • Definition konkreter Umsetzungsprojekte
Zielsetzung	Zielsetzung ist die Verbesserung der Radinfrastruktur für den Alltagsradverkehr durch die Errichtung frei zugänglicher Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen sowie im privaten Raum. Dazu zählen u. a. Wohnanlagen, Unternehmen, Schulen, Fußgängerzonen oder Vereine.
Zuständigkeiten	Die Maßnahme soll von der geplanten Koordinierungsstelle umgesetzt werden. Zielgruppen sind öffentliche Einrichtungen, Unternehmen, Verwaltungen, Wohnungswirtschaft; Kooperationen mit Dienstleistern wie den Stadtwerken Hameln sind möglich.
Förderung	Bundesförderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“. Auch ist eine Förderung im Rahmen der Kommunalrichtlinie (2.11.2) möglich.
Zeitrahmen	Mittelfristig
Anmerkungen	<p>Im Rahmen des Pilotprojekts „Fahrradparken“ werden in der Stadt Hameln derzeit mietbare Fahrradboxen aufgestellt.</p> 



Nr.

10

Lückenschluss im Radwegenetz

Handlungsfeld	C Radverkehr
Ausgangssituation	Das Alltagsradwegenetz im Landkreis weist vor allem in den ländlichen Kommunen einige Lücken auf.
Beschreibung	<p>Das Fahrrad ist auf kurzen bis mittleren Strecken das umweltfreundlichste und effizienteste Verkehrsmittel. Die Stärkung und die Entwicklung eines auf die Bedürfnisse von Alltagsradlern abgestimmten Radwegenetzes erfordert dessen Ausbau und die Pflege des bestehenden.</p> <p>Aktuell erarbeitet der Landkreis Hameln-Pyrmont ein Radwegekonzept, das im Rahmen des Programms LEADER finanziell unterstützt wird. Das Konzept soll den Ausbau und die Stärkung des Radverkehrs maßgeblich unterstützen. Die Zwischenergebnisse des Projekts wurden am 3. September 2020 im Umweltausschuss vorgestellt. Das Konzept soll im Sommer 2021 abgeschlossen werden.</p> <p>Auf Basis der Expertise des Radverkehrskonzepts soll eine geeignete Strecke für die Antragstellung festgelegt werden. Die Richtlinie bietet weitere Ansätze für investive Projekte (Wegweisung, Abstellanlagen, Beleuchtung, Leitsysteme).</p>
Zielsetzung	<p>Zielsetzung dieser Maßnahme ist es, die Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs (Rad- und Fußverkehr) im Alltag zu steigern und dessen Bedeutung als klimafreundliches Verkehrsmittel hervorzuheben.</p> <p>Aus der Stärkung des Radverkehrs vor allem für Alltagsfahrten – zur Schule, zum Arbeitsplatz, zu Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten -- folgt die Reduzierung des MIV und der Elterntaxi-Problematik.</p>
Zuständigkeiten	Landkreis Hameln-Pyrmont, Kommunen
Förderung	Die Antragstellung erfolgt im Rahmen der sogenannten Kommunalrichtlinie des BMU. Unter Punkt 2.11.2 Verbesserung des Radverkehrs werden unterschiedliche investive Maßnahmen gefördert. Über die Richtlinie werden 50 Prozent der zuwendungsfähigen investiven Ausgaben gefördert (bis zum 31.12.2021).
Zeitraumen	Die Beantragung kann mittelfristig erfolgen. Der Bewilligungszeitraum beträgt in der Regel 18 Monate.
Anmerkungen	Beispiele: Tübingen – Baden-Württemberg, Lückenschluss des Tübinger Radwegenetzes, Förderung: 4.877.941 Euro, Investition: 1.334.944 Euro, Zeitraum: 01.07.2019 bis 30.06.2021



Nr.

11

Beschaffung von Elektrobussen im ÖPNV

Handlungsfeld	D ÖPNV
Ausgangssituation	Die Flotte der Öffis verfügt seit 2018 bereits über Hybrid-Busse, die eine Einsparung der CO ₂ -Emissionen um 10 Prozent erzielen sollen. Reine E-Busse hat die Flotte noch nicht.
Beschreibung	<p>Das Bundesumweltministerium unterstützt Verkehrsbetriebe bei der Anschaffung und dem Einsatz von Plug-in-Hybridbussen mit externer Nachlademöglichkeit oder rein elektrischen Batteriebussen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).</p> <p>Die Förderung erfolgt für den Kauf oder das Leasing von Linienbussen zum Zwecke der Personenbeförderung im Linienbetrieb des ÖPNV. Dies sind: Diesel-elektrische Hybridbusse mit externer Aufladung (Plug-in-Hybridbusse) oder batterie-elektrische Busse (Batteriebusse), die ohne zusätzliche Energieerzeugung im Fahrzeug rein elektrisch betrieben werden.</p> <p>Förderfähig ist auch die Ladeinfrastruktur im Zusammenhang mit der Anschaffung von Plug-in-Hybridbussen oder Batteriebussen.</p>
Zielsetzung	Ziel ist es, die CO ₂ -Emissionen aus Busverkehr zu senken und erste Erfahrungen mit einem vollelektrischen Bus im Stadtverkehr zu sammeln.
Zuständigkeiten	VHP Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH, Verkehrsbetriebe der gewerblichen Wirtschaft und der öffentlichen Hand
Förderung	Bewilligungsbehörde ist die VDI/VDE Innovation + Technik GmbH; Fristen sind jeweils bis zum 30. April eines laufenden Jahres; zweistufiges Antragsverfahren für Batteriebusse, maximal 80 Prozent der förderfähigen Investitionsmehrkosten bzw. -ausgaben + 20% Eigenmittel.
Zeitraumen	Mittelfristig
Anmerkungen	Beispiele: Anschaffung von Elektrobussen durch die VVG Verdener Verkehrsgesellschaft und die KVG Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig mbH



Nr.

12

Pilotvorhaben „On-Demand-Ridepooling“ Flecken Aerzen

Handlungsfeld	D ÖPNV
Ausgangssituation	In den ländlichen Bereichen gibt es außerhalb der regulären Verbindungszeiten der Öffis nur zum Teil bedarfsgerechte Beförderungsangebote wie Anruf-Sammel-Taxi oder Rufbus. In Aerzen gibt es kein solches Angebot.
Beschreibung	<p>Unter einem bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb oder „Ridepooling“ versteht man eine Dienstleistung der Personenbeförderung. Aus Fahrgast-sicht kann sie als Hybrid zwischen Taxi und ÖPNV beschrieben werden. Die Fahrt findet unabhängig von einem Fahrplan oder einem Linienweg statt (Taxi), wobei unterwegs Fahrgäste ein- und aussteigen können (Omnibus im ÖPNV). Die Beförderung wird über eine mobile App des jeweiligen Anbieters organisiert und abgerechnet.</p> <p>Die Door2Door GmbH mit Sitz in Berlin hat ein On-Demand-Betriebskonzept für den Flecken Aerzen erstellt, das im November 2020 im Landkreis Hameln-Pyrmont vorgestellt wurde (siehe Anhang 4).</p>
Zielsetzung	Zielsetzung der Maßnahme ist die pilothafte Durchführung eines On-Demand-Angebots im Landkreis als Teil des ÖPNV. Dies soll den Bedarf an privaten Pkw reduzieren.
Zuständigkeiten	VHP Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont, Kommunen, Door2door
Förderung	„Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Förderquote 80%. Eine Kumulierung mit Fördermitteln auf landesrechtlicher Grundlage für denselben Fördergegenstand ist bei inhalts-gleichen Maßnahmen bis zu 95 Prozent der projektbezogenen Ausgaben oder Kosten zulässig.
Zeitraumen	kurzfristig
Anmerkungen	<p>Zahlreiche realisierte Beispiele bundesweit (www.door2door.io)</p> 



Nr.

13

Identifizierung und Aufbau von Mobilitätsstationen (Verkehrsverknüpfungspunkte) im Landkreis

Handlungsfeld	E Intermodalität
Ausgangssituation	<p>Gerade zu den größeren Orten der ländlichen Kommunen gibt es zwar gute Anbindungen mit dem ÖPNV in die Stadt Hameln, die kleineren Dörfer haben hingegen eine schlechtere Anbindung, vor allem in den Abendstunden, an den Wochenenden und in den Ferien. Um die jährliche Fahrleistung privater PKW zu senken, ist die Förderung der Intermodalität (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Wegstrecke) ein wichtiger Faktor. Um der ländlichen Bevölkerung die Nutzung von Bussen ab den größeren Orten zu ermöglichen, sind sichere und bequeme Umsteigemöglichkeiten für die Beförderungsmittel Voraussetzung. Abgesehen von den Bahnhöfen im Landkreis gibt es keine solchen Verkehrsknotenpunkte, die die Intermodalität fördern.</p>
Beschreibung	<p>Eine Mobilitätsstation verknüpft viele Verkehrsmittel wie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, E-Autos und CarSharing-Angebote. Dort können beispielsweise Pendlerinnen und Pendler ihr Rad sicher abstellen, Helm und Fahrradtasche im Spind unterbringen und in den ÖPNV umsteigen. Weiterhin kann eine Mobilitätsstation Stellplätze für E-Autos, Pendlergemeinschaften und Taxen bieten. Auch barrierefreie Fahrgast-Informationssysteme können das Angebot abrunden sowie CarSharing-Angebote und Ladesäulen etabliert werden.</p>  <p>Grafik: www.zukunft-mobilität.net</p> <p>In Abstimmung mit den Verkehrsträgern und den Kommunen sollen mögliche Standorte für Mobilitätsstationen an hoch frequentierten Bushaltstellen in den ländlichen Kommunen identifiziert und beantragt werden.</p> <p>Dies setzt die Abstimmung mit den Verkehrsträgern, den Kommunen und der DB voraus. Die Klärung der Besitzverhältnisse von Flächen und Grundstücken ist ebenfalls Voraussetzung.</p>

Zielsetzung	Ziel ist es, die Intermodalität der Verkehrsmittelnutzung zu stärken und so den MIV zu senken. Durch den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel in größeren Orten wird den Bürgern der Dörfer die Möglichkeit gegeben, die Fahrleistung ihrer Fahrzeuge zu reduzieren.
Zuständigkeiten	Kommunen im Landkreis
Förderung	Die Förderung von Mobilitätsstationen erfolgt im Rahmen der Kommunalrichtlinie des BMU (www.klimaschutz.de). Gefördert werden Ausgaben für die Errichtung von Mobilitätsstationen sowie der Einbau durch qualifiziertes Fachpersonal. Über die Kommunalrichtlinie können 50 Prozent (bis 31.12.2021) der Kosten gefördert werden. Schnittstellen zum Förderprogramm der LNVG (Verknüpfungspunkte) und Regionalisierungsmitteln müssen evaluiert werden.
Zeitraumen	langfristig
Anmerkungen	Mobilitätsstation in Salzgitter-Lebenstedt im November 2018 (https://www.salzgitter.de/leben/kvg_mobilitaetsstation.php); Mobilitätsstationen in Osnabrück https://www.osnabrueck.de/radfahren/mobilitaetsstationen/



Nr.

14

Anschaffung von Dorfautos

Handlungsfeld	E Intermodalität
Ausgangssituation	In keinem Ort des Landkreises gibt es derzeit ein Fahrzeug, das exklusiv den Bürgern zur Verfügung steht.
Beschreibung	Es sollen Dörfer gefunden werden, für die ein Dorfauto sinnvoll wäre. Geeignet sind Dörfer, die eine zentrale Stellmöglichkeit für das Fahrzeug bieten, die für die Bürger fußläufig erreichbar ist. Wird ein E-Auto angeschafft, muss eine Ladesäule errichtet werden können. Steht so ein Fahrzeug über mehrere Jahre zur Verfügung, ist zu erwarten, dass es immer mehr genutzt wird, weil das Angebot konstant und verlässlich ist.
Zielsetzung	Ziel ist es, die Bürger an das Konzept zu gewöhnen. Möglicherweise wäre das für die ein oder andere Familie auf dem Land ein Anreiz, um zumindest auf das Zweitauto zu verzichten, da gelegentliche Fahrten auf diesem Weg erledigt werden könnten. Ist das Dorfauto ein E-Auto, hätten die Bürger die Gelegenheit, es zu testen und dabei potenzielle Vorurteile zu entkräften – was wiederum die Entscheidung beim nächsten Autokauf beeinflussen könnte.
Zuständigkeiten	CarSharing-Unternehmen bieten einen Full Service rund um Autos (Wartung, TÜV, Reparatur etc.) und zugleich ein Buchungssystem an. Kommunale Verwaltungen können mit den zuständigen Ortsräten die Anschaffung organisieren und bewerben.
Förderung	Über Sponsoring können die Anschaffungskosten der Fahrzeuge generiert werden. Die Kosten für die Nutzung könnten die Verwaltungen oder die Bürger selbst übernehmen.
Zeitraumen	Nachdem ein Dorf und seine Verwaltung Bereitschaft signalisiert haben, könnte ein Fahrzeug innerhalb von einigen Monaten bereitgestellt werden. Manche Dienstleister geben eine Standortgarantie über mehrere Jahre.

Anmerkungen

mikar
So fahren wir besser.

Renault Master + Renault Zoe Marktredwitz



Beispiele:

In Marktredwitz gibt es einen Bus und einen Pkw, der dank Sponsoring durch die Gemeinde von den Bürgern kostenfrei genutzt werden kann. Der CarSharing-Dienstleister ist mikarshare.

Sprakebüll hat sein Dörpsmobil:



<https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-10/e-autos-sprakebuell-schleswig-holstein-zukunft-provinz-elektromobilitaet>

In der Siedlungsgemeinschaft „Lebensgarten Steyerberg e.V.“ nutzen ein Drittel der Bewohner bereits seit 30 Jahren gemeinsame Autos, seit 2012 auch E-Fahrzeuge.



Nr.

15

Kreisweite CarSharing-Infrastruktur

Handlungsfeld	E Intermodalität
Ausgangssituation	Im Landkreis Hameln-Pyrmont gibt es bislang keine öffentlichen CarSharing-Dienste.
Beschreibung	Im ganzen Landkreis sollen an Verkehrsknotenpunkten CarSharing-Fahrzeuge für unterschiedliche Bedarfe bereitgestellt und beworben werden. Dafür müssen entsprechende Plätze ausgewiesen und eventuell ausgebaut werden.
Zielsetzung	Bei einer flächendeckenden CarSharing-Infrastruktur mit einem einheitlichen Buchungssystem wäre es möglich, landkreisweite Einwegfahrten zu unternehmen (z. B. zum Bahnhof). Dies könnte dazu führen, dass der Bedarf an eigenen Pkw sinkt und insbesondere in städtischen Bereichen auch zu einer Entlastung der Parksituation führen.
Zuständigkeiten	Zur Etablierung einer solchen Struktur wäre es sinnvoll, dass sich alle Kommunen auf ein oder zwei Systeme (Dienstleister) festlegen.
Förderung	Angebote der Car-Sharing-Dienstleister, Sponsoring
Zeitraumen	mittelfristig
Anmerkungen	<p>Der Landkreis kann Zuwendung für ein kreisweites Elektro-CarSharing-Projekt erhalten.</p> <p>So gewährte jüngst das Amt für regionale Landesentwicklung (ArL) dem Landkreis Grafschaft Bentheim einen Zuschuss von 60 Prozent für den Betrieb und die Kosten der Ladeinfrastruktur im Rahmen eines kreisweiten Elektro-CarSharing-Angebots, einer Kooperation mit sieben kreisangehörigen Kommunen.</p> <p>https://www.grafschaft-bentheim.de/magazin/artikel.php?menuid=325&topmenu=246&artikel=6287</p>