

# INTERKOMMUNALER MAßNAHMENKATALOG ZUM KLIMANEUTRALITÄTSKONZEPT



Im vorliegenden Konzept wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Nomen das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

## Impressum

### **Beauftragt durch**

die Gemeinden Alfter, Swisttal und Wachtberg  
sowie durch die Städte Bornheim, Meckenheim  
und Rheinbach

### **Interkommunales Klimamanagement:**

Alexandra Bohlen  
Auf dem Knickert 10  
53332 Bornheim  
Telefon: 02222/945-365  
E-Mail: Alexandra.Bohlen@stadt-bornheim.de



**KLIMAREGION**  
Rhein-Voreifel

### **Erstellt durch**

**IfaS** Institut für angewandtes  
Stoffstrommanagement

Hochschule Trier  
Umwelt-Campus Birkenfeld  
Postfach 1380  
55761 Birkenfeld

### **Institutsleitung:**

Prof. Dr. Peter Heck  
*Geschäftsführender Direktor IfaS*

### **Bearbeitung:**

Michael Müller  
Eike Zender  
Sven Kammer  
Jana Gimbel

Art der Maßnahme
<b>Fordern:</b> Maßnahmen, bei denen das interkommunale Kooperation (verbindliche) Vorgaben, Anforderungen oder Regulierungen aufstellt
<b>Fördern:</b> Maßnahmen, bei denen die interkommunale Kooperation finanzielle oder nicht-finanzielle Unterstützung bereitstellt (bspw. in Form von Beratung)
<b>Informieren und motivieren:</b> Maßnahmen, bei denen die interkommunale Kooperation Wissen oder Daten (bspw. digital, haptisch oder in Form von Veranstaltungen) bereitstellt
<b>Aktivieren:</b> Maßnahmen, bei denen die interkommunale Kooperation gezielt (externe) Akteure einbindet und vernetzt (u.a. Kooperationen, Austauschformate)
<b>Investieren:</b> Maßnahmen, bei denen die interkommunale Kooperation direkt in die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen investiert

Umsetzungszeitraum (Dauer)
<b>Kurz</b> <i>Umsetzung erfolgt innerhalb von weniger als 1 Jahr.</i>
<b>Mittel</b> <i>Umsetzung dauert 1 bis 3 Jahre.</i>
<b>Lang</b> <i>Umsetzung erstreckt sich über mehr als 3 Jahre</i>
<b>Wiederkehrend</b> <i>Maßnahme wird in regelmäßigen Abständen erneut durchgeführt</i>
<b>Stetig</b> <i>Umsetzung ist dauerhaft angelegt und wird kontinuierlich ohne definierte Endphase durchgeführt.</i>

Personalaufwand (interkommunal)
<b>Sehr hoch</b> <i>Strategisch und langfristig: Maßnahme ist strategisch bedeutend und erfordert intensive und längerfristige Ressourcenbindung; Kontinuierliche Betreuung, fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit und externe Unterstützung sind essenziell.</i>
<b>Hoch</b> <i>Komplex und ressourcenintensiv: Maßnahme ist fachbereichsübergreifend und/oder langfristig angelegt; Erfordert umfangreiche Projektsteuerung, regelmäßige Abstimmung, externe Expertise oder kontinuierliche Betreuung.</i>
<b>Mittel</b> <i>Koordinationsaufwand: Maßnahme erfordert die Zusammenarbeit mehrerer Personen oder Abteilungen; Regelmäßige Abstimmungen und eine gewisse projektbezogene Organisation sind erforderlich.</i>
<b>Niedrig</b> <i>Einfach umsetzbar: Maßnahme erfordert keine komplexe Abstimmung oder fachübergreifende Zusammenarbeit.</i>

Kostenschätzung (interkommunal)
<b>Sehr hoch</b>
<b>Hoch</b>
<b>Mittel</b>
<b>Niedrig</b>

**Fortbestand und Sicherstellung interkommunaler Austauschformate zum Thema Mobilität**

**Handlungsfeld: Nachhaltige Mobilität**

**NM01**

**Zielsetzung**

Ziel ist die Fortführung eines regelmäßigen Austauschs zwischen den Kommunen zur Koordinierung von Aktivitäten zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität in der Region. Im Kern geht es um die Definition gemeinsamer Ziele und Standards für neue Mobilitätsangebote sowie die strategische Planung und Steuerung kommunenübergreifender Aktivitäten. Ziel ist es, bestehende Strukturen zu ergänzen, Synergien zwischen den Kommunen zu nutzen und eine effiziente, bedarfsgerechte Mobilitätsplanung über Kommunengrenzen hinweg zu ermöglichen.

**Beschreibung**

Viele Mobilitätsbedarfe und Pendlerströme überschreiten kommunale Grenzen, sodass eine übergeordnete Koordination die Effizienz und Attraktivität etwaiger Mobilitätsangebote erheblich steigern kann. Es bedarf einer interkommunalen Steuerung, um Ressourcen zu bündeln, Synergien zwischen den Kommunen zu identifizieren und zu nutzen sowie gemeinsame Lösungen für neue, sinnvolle Mobilitätsangebote zu entwickeln. Eine abgestimmte Planung ermöglicht es zudem, Fördermittel gezielt zu beantragen und Infrastrukturmaßnahmen, wie Radwegrouten, Mobilitätsstationen oder Ladeinfrastrukturen, regional abgestimmt umzusetzen.

Aufgabenträger des ÖPNV in der Region ist der Rhein-Sieg-Kreis. Mit Erhalt des derzeit bestehenden Austauschs zum Themenbereich Mobilität zwischen den sechs Kommunen untereinander oder auch mit dem Rhein-Sieg-Kreis, gilt es entsprechende Formate für den Austausch von Best Practices, die gemeinsame (Weiter-)Entwicklung bzw. Umsetzung von Mobilitätskonzepten sowie die koordinierte Beantragung und Nutzung von Fördermitteln zu etablieren.

**Art der Maßnahme**

Fordern  Fördern  Informieren  Aktivieren  Investieren

**Anleitung zur Umsetzung**

**Arbeitsschritte im Prozess (Austauschformate sind bereits etabliert):**

- Weiterführung des regelmäßigen Austauschs
- Analyse bestehender Mobilitätsangebote und identifizierter Lücken
- Weiterentwicklung des gemeinsamen strategischen Ansatzes (inkl. Priorisierung alternativer Bedienformen)

**Akteure**

Interkommunale Arbeitsgruppe der beteiligten Kommunen, kommunale Mobilitätsmanagements, Kreisverwaltung, interkommunales Klimamanagement, die kommunalen Verwaltungen und Wirtschaftsförderungen der Region, Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister, Bürgerschaft sowie insbesondere Nutzergruppen mit spezifischen Mobilitätsbedarfen (z. B. Pendler, Seniorinnen, Jugendliche), Unternehmen, Nahversorger, medizinische und soziale Einrichtungen

**Kostenschätzung**






zunächst bindet die Maßnahme lediglich Personalkapazitäten und ggf. Dienstreisekosten

**Niedrig**

**Erwarteter Personalaufwand**

Koordinationsaufwand: Maßnahme erfordert die Zusammenarbeit mehrerer Personen oder Abteilungen; Regelmäßige Abstimmungen und eine gewisse projektbezogene Organisation sind erforderlich.

**Mittel**

<b>Umsetzungszeitraum (Dauer)</b>		<b>Stetig</b>
<b>THG-Minderungspotenzial</b>	keine direkten THG-Einsparungen, da vorbereitende / koordinierende Aufgabe	<b>nicht quantifizierbar</b>
<b>Relevanz zur Zielerreichung Klimaneutralität</b>	hohe Relevanz, durch die Reduzierung von THG-Emissionen im Verkehrssektor und die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote. Da die Kommunen selbst nur begrenzte Einflussmöglichkeiten in dem Sektor haben, bietet die interkommunale Koordination eine effektive Möglichkeit, alternative Lösungen zu integrieren.	<b>Hoch</b>
<b>Indikatoren zum Monitoring</b>	Regelmäßigkeit von gemeinsamen Austauschformaten (Anzahl pro Zeiteinheit); Anzahl und Umfang gemeinsamer Mobilitätsprojekte (z. B. Bürgerbusse, Carsharing-Stationen, Feinkonzept Mobilstationen Rhein-Sieg-Kreis, Ladeinfrastrukturkonzept des Rhein-Sieg-Kreises); Veränderung des Modal-Split	
<b>Beitrag Nachhaltigkeitsstrategie</b>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>17 PARTNER-SCHAFTEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE</p> </div> </div>		

**Förderung / Ergänzung / Stärkung des ÖPNV und SPNV durch alternative Bedienformen**

**Handlungsfeld: Nachhaltige Mobilität**

**NM02**

**Zielsetzung**

Ergänzend zum ÖPNV können alternative Bedienformen geschaffen werden, um der Öffentlichkeit weitere, nachhaltige Mobilitätsangebote bereitzustellen. Durch die Förderung, Ergänzung und Stärkung des bestehenden ÖPNV und SPNV möchte man den individuellen Mobilitätsbedürfnissen im (linksrheinischen) Rhein-Sieg-Kreis gerecht werden. Dabei ist es sinnvoll, jene ergänzenden Mobilitätsangebote auf interkommunaler Ebene zu steuern.

**Beschreibung**

Viele Mobilitätsbedarfe und Pendlerströme überschreiten kommunale Grenzen, sodass eine übergeordnete Koordination die Effizienz und Attraktivität etwaiger Mobilitätsangebote erheblich steigern kann. Die gezielte Optimierung des bestehenden ÖPNV- und SPNV-Angebots durch alternative Bedienformen (wie z.B. On-Demand-Verkehre oder flexible Rufbusse) ist ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Mobilität im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis. Bei Bedarf wird sich mit Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren ausgetauscht, um nachhaltige Mobilitätslösungen effizient und abgestimmt umzusetzen. Mit Hilfe dieser interkommunalen Steuerung können Ressourcen gebündelt, Synergien zwischen den Kommunen identifiziert und genutzt sowie gemeinsame Lösungen für neue, sinnvolle Mobilitätsangebote entwickelt werden. Eine abgestimmte Planung ermöglicht es zudem, Fördermittel gezielt zu beantragen und Infrastrukturmaßnahmen, wie Radwegrouten, Mobilitätsstationen oder Ladeinfrastrukturen, regional abgestimmt umzusetzen.

Ziel dieser Maßnahme ist es, den ÖPNV und SPNV durch alternative Bedienformen zu fördern / ergänzen / stärken, sofern es der Einflussbereich der Kommunen zulässt. Es sollte regelmäßig geprüft werden, inwiefern sich alternative Bedienformen anbieten, z. B. Bürgerbusse oder Bürgerautos – bestenfalls elektrisch betrieben. Diese Angebote ermöglichen v. a. mobilitätseingeschränkten Menschen räumliche Flexibilität und leisten dadurch einen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität vor Ort. So bieten diese (meist durch Ehrenamtliche gefahrene) Fahrzeuge eine gute Möglichkeit, mobil zu bleiben und sowohl alltägliche Erledigungen wie Einkäufe und Arztbesuche als auch die Teilnahme am sozialen Leben weiterhin wahrnehmen zu können und im Zuge dessen den motorisierten Individualverkehr möglichst zu reduzieren.

**Art der Maßnahme**

Fordern  Fördern  Informieren  Aktivieren  Investieren

**Anleitung zur Umsetzung**

- Diskussion und inhaltliche Ausgestaltung der Maßnahmenumsetzung unter Nutzung der bereits etablierten interkommunalen Austauschformate (siehe Maßnahme NM01)

**Akteure**

Interkommunale Arbeitsgruppe der beteiligten Kommunen, kommunale Mobilitätsmanagements, Kreisverwaltung, interkommunales Klimamanagement, die kommunalen Verwaltungen und Wirtschaftsförderungen der Region, Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister, Bürgerschaft sowie insbesondere Nutzergruppen mit spezifischen Mobilitätsbedarfen (z. B. Pendler, Senioren, Jugendliche), Unternehmen, Nahversorger, medizinische und soziale Einrichtungen

**Kostenschätzung**

zunächst bindet die Maßnahme lediglich Personalkapazitäten und ggf. Dienstreisekosten

**Niedrig**

<b>Erwarteter Personalaufwand</b>	Koordinationsaufwand: Maßnahme erfordert die Zusammenarbeit mehrerer Personen oder Abteilungen; Regelmäßige Abstimmungen und eine gewisse projektbezogene Organisation sind erforderlich.	<b>Mittel</b>
<b>Umsetzungszeitraum (Dauer)</b>		<b>Stetig</b>
<b>THG-Minderungspotenzial</b>	keine direkten THG-Einsparungen, da vorbereitende / koordinierende Aufgabe	<b>nicht quantifizierbar</b>
<b>Relevanz zur Zielerreichung Klimaneutralität</b>	hohe Relevanz, durch die Reduzierung von THG-Emissionen im Verkehrssektor und die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote. Da die Kommunen selbst nur begrenzte Einflussmöglichkeiten in dem Sektor haben, bietet die interkommunale Koordination eine effektive Möglichkeit, alternative Lösungen zu integrieren.	<b>Hoch</b>
<b>Indikatoren zum Monitoring</b>	Anzahl eingeführter alternativer Bedienformen (z. B. Bürgerbus-, Bürgerauto- oder On-Demand-Angebote); Anzahl der Fahrgäste pro Jahr; Ersatzfahrten im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (z. B. durch Befragung zur bisherigen Mobilitätsnutzung); Anzahl der Ortsteile mit Zugang zu alternativen Bedienformen; Nutzerzufriedenheit (Feedback)	
<b>Beitrag Nachhaltigkeitsstrategie</b>		
		

**Einführung von Carsharing-Angeboten**

**Handlungsfeld: Nachhaltige Mobilität**

**NM03**

**Zielsetzung**

Ergänzend zum ÖPNV und alternativen Bedienformen können weitere Angebote geschaffen werden, um der Öffentlichkeit zusätzliche, nachhaltige Mobilitätsoptionen - auch interkommunal - bereitzustellen. Dabei kommt insbesondere der Einführung von Carsharing-Angeboten eine zentrale Rolle zu: Carsharing trägt dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, die Umweltbelastung zu senken und die Flexibilität der Nutzerinnen und Nutzer zu erhöhen.

**Beschreibung**

Die Maßnahme umfasst die gezielte Integration von Carsharing bspw. in bestehende Mobilitätsstationen sowie die Verknüpfung mit dem ÖPNV. Hierbei werden Carsharing-Flotten interkommunal koordiniert, um eine flächendeckende und nutzerfreundliche Verfügbarkeit sicherzustellen. Die Steuerung auf interkommunaler Ebene ermöglicht eine abgestimmte Planung, vermeidet Doppelstrukturen und verbessert die Wirtschaftlichkeit der Angebote. Durch die gezielte Integration von Carsharing in bestehende Mobilitätsstrukturen und die Verknüpfung mit dem ÖPNV, entsteht ein attraktives, intermodales Angebot, das sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen die nachhaltige Mobilität stärkt. Dabei ist es sinnvoll, diese ergänzenden Mobilitätsangebote - hier konkret das Carsharing - auf interkommunaler Ebene zu steuern, um Synergien zu nutzen, die Reichweite zu erhöhen und eine effiziente Nutzung der Ressourcen sicherzustellen.

Ziel dieser Maßnahme ist es, das Mobilitätsangebot durch die Einführung von Carsharing-Angeboten zu fördern / ergänzen / stärken, sofern es der Einflussbereich der Kommunen zulässt. Carsharing ist in kleinen Kommunen aufgrund der geringeren Nachfrage bzw. Nutzerdichte oft wirtschaftlich nicht rentabel. Daher sollte die Prüfung einer möglichen Einführung eines solchen Systems interkommunal organisiert werden, um Synergien zu schaffen und die Nutzung zu fördern. Ggf. kann hierbei auch die Nähe zur Stadt Bonn genutzt werden. Ein Vorbild könnte das Fahrradverleihsystem des Regionalverkehr Köln (RVK) sein, das erfolgreich mehrere Kommunen miteinander vernetzt – künftig gemeinsam mit der Stadt Bonn. Durch eine Zusammenarbeit auf regionaler Ebene ließe sich die Attraktivität von Carsharing steigern und gleichzeitig eine nachhaltige Mobilitätsalternative für die gesamte Region etablieren.

**Art der Maßnahme**

Fordern  Fördern  Informieren  Aktivieren  Investieren

**Anleitung zur Umsetzung**

- Diskussion und inhaltliche Ausgestaltung der Maßnahmenumsetzung unter Nutzung der bereits etablierten interkommunalen Austauschformate (siehe Maßnahme NM01)

**Akteure**

Interkommunale Arbeitsgruppe der beteiligten Kommunen, kommunale Mobilitätsmanagements, Kreisverwaltung, interkommunales Klimamanagement, die kommunalen Verwaltungen und Wirtschaftsförderungen der Region, Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister, Bürgerschaft sowie insbesondere Nutzergruppen mit spezifischen Mobilitätsbedarfen (z. B. Pendler, Senioren, Jugendliche), Unternehmen, Nahversorger, medizinische und soziale Einrichtungen

**Kostenschätzung**

zunächst bindet die Maßnahme lediglich Personalkapazitäten und ggf. Dienstreisekosten

**Niedrig**

<b>Erwarteter Personalaufwand</b>	Koordinationsaufwand: Maßnahme erfordert die Zusammenarbeit mehrerer Personen oder Abteilungen; Regelmäßige Abstimmungen und eine gewisse projektbezogene Organisation sind erforderlich.	<b>Mittel</b>
<b>Umsetzungszeitraum (Dauer)</b>		<b>Stetig</b>
<b>THG-Minderungspotenzial</b>	keine direkten THG-Einsparungen, da vorbereitende / koordinierende Aufgabe	<b>nicht quantifizierbar</b>
<b>Relevanz zur Zielerreichung Klimaneutralität</b>	hohe Relevanz, durch die Reduzierung von THG-Emissionen im Verkehrssektor und die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote. Da die Kommunen selbst nur begrenzte Einflussmöglichkeiten in dem Sektor haben, bietet die interkommunale Koordination eine effektive Möglichkeit, alternative Lösungen zu integrieren.	<b>Hoch</b>
<b>Indikatoren zum Monitoring</b>	Anzahl installierter Carsharing-Stationen / Fahrzeuge in der Region; Anzahl registrierter Nutzer in der Region; Auslastungsgrad der Carsharing-Fahrzeuge (z. B. Buchungszeit pro Fahrzeug / Tag); Reduktion des MIV-Einsatzes (über Befragungen); Anzahl zurückgelegter Kilometer mit Carsharing-Pool pro Jahr;	

**Beitrag Nachhaltigkeitsstrategie**



**Weiterführung und Weiterentwicklung des Fahrradverleihsystems**

**Handlungsfeld: Nachhaltige Mobilität**

**NM04**

**Zielsetzung**

Ergänzend zum ÖPNV und alternativen Bedienformen können zusätzliche Angebote geschaffen werden, um der Öffentlichkeit weitere, nachhaltige Mobilitätsangebote bereitstellen zu können, wie z.B. auch durch die Optimierung des bereits bestehenden Fahrradverleihsystems. Auch hier ist eine interkommunale Steuerung sinnvoll.

**Beschreibung**

Die Betrachtung eines bestehenden Fahrradverleihsystems soll weiterhin aktiv begleitet und stets an neue Anforderungen angepasst werden. Ziel ist es, das Fahrradverleihsystem fortlaufend zu optimieren, beispielsweise durch die Integration neuer Technologien, die Ausweitung und bedarfsgerechte Anpassung des Stationsnetzes sowie die verbesserte Verknüpfung mit dem ÖPNV und anderen Mobilitätsangeboten. Die regelmäßige Überprüfung und Weiterentwicklung des Systems trägt dazu bei, die Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit zu erhalten und auszubauen, neue Zielgruppen zu erschließen und die Rolle des Fahrradverleihsystems als wichtigen Bestandteil nachhaltiger, intermodaler Mobilität dauerhaft zu stärken.

Ziel dieser Maßnahme ist es, das Mobilitätsangebot durch die Weiterführung und Weiterentwicklung des Fahrradverleihsystems zu fördern / ergänzen / stärken, sofern es der Einflussbereich der Kommunen zulässt. Das System ermöglicht es den Nutzenden, flexibel und umweltfreundlich zwischen verschiedenen Standorten / Zielen zu pendeln. Ab Sommer 2025 erfolgt die Fusion zwischen den Angeboten des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn, um das bestehende Fahrradverleihsystem zu optimieren.

**Art der Maßnahme**

Fordern  Fördern  Informieren  Aktivieren  Investieren

**Anleitung zur Umsetzung**

- Diskussion und inhaltliche Ausgestaltung der Maßnahmenumsetzung unter Nutzung der bereits etablierten interkommunalen Austauschformate (siehe Maßnahme NM01)

**Akteure**

Interkommunale Arbeitsgruppe der beteiligten Kommunen, kommunale Mobilitätsmanagements, Kreisverwaltung, interkommunales Klimamanagement, die kommunalen Verwaltungen, Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister, Bürgerschaft sowie insbesondere Nutzergruppen mit spezifischen Mobilitätsbedarfen (z. B. Pendler, Senioren, Jugendliche)

**Kostenschätzung**






zunächst bindet die Maßnahme lediglich Personalkapazitäten und ggf. Dienstreisekosten

**Niedrig**

**Erwarteter Personalaufwand**

Koordinationsaufwand: Maßnahme erfordert die Zusammenarbeit mehrerer Personen oder Abteilungen; Regelmäßige Abstimmungen und eine gewisse projektbezogene Organisation sind erforderlich.

**Mittel**

<b>Umsetzungszeitraum (Dauer)</b>		<b>Stetig</b>
<b>THG-Minderungspotenzial</b>	keine direkten THG-Einsparungen, da vorbereitende / koordinierende Aufgabe	<b>nicht quantifizierbar</b>
<b>Relevanz zur Zielerreichung Klimaneutralität</b>	hohe Relevanz, durch die Reduzierung von THG-Emissionen im Verkehrssektor und die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote. Da die Kommunen selbst nur begrenzte Einflussmöglichkeiten in dem Sektor haben, bietet die interkommunale Koordination eine effektive Möglichkeit, alternative Lösungen zu integrieren.	<b>Hoch</b>
<b>Indikatoren zum Monitoring</b>	Anzahl der Fahrradverleihstationen in der Region je Kommune; Anzahl verfügbarer Fahrräder; Anzahl registrierter Nutzer in der Region je Kommune; Reduktion des MIV-Einsatzes (über Befragungen); Nutzerzufriedenheit (Feedback)	
<b>Beitrag Nachhaltigkeitsstrategie</b>		
    		

**Weiterführung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur**

**Handlungsfeld: Nachhaltige Mobilität**

**NM05**

**Zielsetzung**

Ergänzend zum ÖPNV und alternativen Bedienformen können zusätzliche Angebote geschaffen werden, um der Öffentlichkeit weitere, nachhaltige Mobilitätsoptionen - auch interkommunal - anzubieten. Auch hier ist es sinnvoll, jene ergänzenden Mobilitätsangebote auf interkommunaler Ebene zu steuern. Durch die Weiterführung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis wird die Elektromobilität als integraler Bestandteil eines modernen, klimafreundlichen Mobilitätsangebots gestärkt und die Attraktivität alternativer Verkehrsmittel im gesamten Kreisgebiet erhöht.

**Beschreibung**

Da viele Mobilitätsbedarfe und Pendlerströme über kommunale Grenzen hinausgehen, ist eine übergeordnete, interkommunale Koordination entscheidend, um Mobilitätsangebote effizienter und attraktiver zu gestalten. Durch die enge Zusammenarbeit von Kommunen, Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren können Synergien genutzt, Ressourcen gebündelt und gemeinsam nachhaltige Mobilitätslösungen entwickelt werden. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf dem weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität.

Ziel dieser Maßnahme ist es, das Mobilitätsangebot durch die Weiterführung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur zu fördern / ergänzen / stärken, sofern es der Einflussbereich der Kommunen zulässt. Seit Ende 2024 liegt das Ladeinfrastrukturkonzept (LIS) des Rhein-Sieg-Kreises vor und es obliegt nun den Kommunen, darauf aufbauend in die Umsetzung zu gehen, je nachdem, welche Voraussetzung eine Kommune mit sich bringt. Das Konzept liefert einen fundierten Überblick über die mögliche Entwicklung und kann auch als Grundlage für vertiefte Untersuchungen sowohl der Kommunen als auch von interessierten Betreibern genutzt werden. Das LIS liefert bspw. Aufschluss darüber, welche Flächen mit welcher Nachfrage für Ladepunkte in Betracht kommen und unterstützt sowohl die gezielte Beantragung von Fördermitteln als auch die regionale Abstimmung von Infrastrukturmaßnahmen. Ziel ist es, das Mobilitätsangebot nachhaltig zu stärken und eine flächendeckende, zukunftsfähige Ladeinfrastruktur im Rhein-Sieg-Kreis zu schaffen.

**Art der Maßnahme**

Fordern     Fördern     Informieren     Aktivieren     Investieren

**Anleitung zur Umsetzung**

- Diskussion und inhaltliche Ausgestaltung der Maßnahmenumsetzung unter Nutzung der bereits etablierten interkommunalen Austauschformate (siehe Maßnahme NM01)

**Akteure**

Interkommunale Arbeitsgruppe der beteiligten Kommunen, kommunale Mobilitätsmanagements, Kreisverwaltung, interkommunales Klimamanagement, die kommunalen Verwaltungen und Wirtschaftsförderungen der Region, Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister, Bürgerschaft sowie insbesondere Nutzergruppen mit spezifischen Mobilitätsbedarfen (z. B. Pendler, Senioren, Jugendliche), Unternehmen, Nahversorger, medizinische und soziale Einrichtungen

**Kostenschätzung**






zunächst bindet die Maßnahme lediglich Personalkapazitäten und ggf. Dienstreisekosten

**Niedrig**

**Erwarteter Personalaufwand**

Koordinationsaufwand: Maßnahme erfordert die Zusammenarbeit mehrerer Personen oder Abteilungen; Regelmäßige Abstimmungen und eine gewisse projektbezogene Organisation sind erforderlich.

**Mittel**

<b>Umsetzungszeitraum (Dauer)</b>		<b>Stetig</b>
<b>THG-Minderungspotenzial</b>	keine direkten THG-Einsparungen, da vorbereitende / koordinierende Aufgabe	<b>nicht quantifizierbar</b>
<b>Relevanz zur Zielerreichung Klimaneutralität</b>	hohe Relevanz, durch die Reduzierung von THG-Emissionen im Verkehrssektor und die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote. Da die Kommunen selbst nur begrenzte Einflussmöglichkeiten in dem Sektor haben, bietet die interkommunale Koordination eine effektive Möglichkeit, alternative Lösungen zu integrieren.	<b>Hoch</b>
<b>Indikatoren zum Monitoring</b>	Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte in der Region je Kommune; Auslastung der Ladepunkte (z. B. durchschnittliche Ladevorgänge pro Tag / pro Standort); Entwicklung des E-Fahrzeugbestands in der Region je Kommune (Anzahl); Nutzerzufriedenheit (Feedback)	
<b>Beitrag Nachhaltigkeitsstrategie</b>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>17 PARTNERSCHAFTEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE</p> </div> </div>		