



Aktionsprogramm Nachhaltige Mobilität Leutkirch

Abschlussbericht

Stand 07.02.2018

© B.A.U.M. Consult GmbH

Ludwig Karg
Gotzingerstr. 48-50
81371 München
Tel. 089/18935-0
l.karg@baumgroup.de
www.baumgroup.de



Inhalt

1.	LEITBILD „LEUTKIRCH IST UMWELTFREUNDLICH MOBIL“	4
1.1	Nachhaltige Mobilität in der Stadt Leutkirch im Jahr 2030	5
1.2	Die Leitlinien	6
2.	STATUS QUO	7
2.1	Aktuelle Mobilitätssituation – übergreifende Aspekte	7
2.2	Nicht-motorisierter Verkehr (Fuß, Rad)	10
2.3	motorisierter Individualverkehr	14
2.4	ÖPNV	22
2.5	Mobilitätsmanagement	24
2.6	Intermodalität	26
2.7	Siedlungsentwicklung und Verkehr	28
2.8	Information & Kommunikation	34
3.	MAßNAHMEN	35
1)	Leutkirch radelt voran	36
2)	Leutkirch fährt miteinander	42
3)	Geteilte Mobilität – halber Stress	44
4)	Postfossile Mobilität	47
5)	Grenzenlos öffentlich	51
6)	40 cm² für 800 km²	55
7)	Mobilität für Alle	57
8)	Arbeiten statt Fahren	60
9)	Komm' und beweg dich mit uns	62
10)	Planen für die Beweglichkeit	64
11)	Die Stadt kommt ins Dorf – „B zu A“ statt „A zu B“	66
12)	Leben findet innen statt	68



4.	DIE ERSTEN 12 MONATE.....	71
4.1	Sofortmaßnahmen.....	71
4.2	12-Monats-Programm „Vernetzt mobil“	72
4.3	Umsetzungsstrukturen.....	73
5.	CONTROLLING	74
5.1	Prüfung Fortschritte des Aktionsprogramms auf Projektebene.....	75
5.2	Indikatoren für das Monitoring von Teilzielen.....	75



1. Leitbild „Leutkirch ist umweltfreundlich mobil“

Die Stadt Leutkirch ist mit 175 km² eine der größten Flächengemeinden in Baden-Württemberg. Etwa die Hälfte der ca. 22.000 Einwohner leben in der Kernstadt. Die andere Hälfte lebt in insgesamt 270 Wohnplätzen, die über das ganze Gemeindegebiet verteilt liegen. Die Fragen der zukünftigen Mobilität stellen eine ländliche Kommune wie Leutkirch im Allgäu vor besondere Herausforderungen. Ein wichtiges Stichwort dabei ist der Demographische Wandel.

Vor diesem Hintergrund wurde das Leitbild „Nachhaltige Mobilität Leutkirch“ erstellt. Es baut auf vorhergehende Leitbilder „Nachhaltige Stadt Leutkirch“, das Integrierte Klimaschutzkonzept Leutkirch sowie das Leitziel Mobilität aus dem Regionalen Entwicklungskonzept (REK) Oberschwaben auf.

Das Leitbild umfasst die Vision einer nachhaltig mobilen Stadt Leutkirch in der Zukunft sowie sieben konkrete Leitlinien als Richtschnur für die künftige Entwicklung.

1.1 Nachhaltige Mobilität in der Stadt Leutkirch im Jahr 2030

Die Teilnehmenden der Expertenrunde waren im Rahmen der letzten Expertenrunde dazu aufgefordert ihr Idealbild einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft zu beschreiben ohne zunächst die Machbarkeit der Umsetzung in den Fokus zu stellen. Mit den folgenden Zitaten beschreiben die bei der Erstellung des vorliegenden Konzepts eingebundenen Mobilitätsexperten aus der Region ihr Bild einer nachhaltig mobilen Stadt Leutkirch im Jahre 2030:

Super wär's, wenn es zu jeder Zeit die Möglichkeit gibt, von Leutkirch in jede Richtung zu kommen und man von jeder Richtung gut nach Leutkirch kommt - grenzüberschreitend und nicht auf private Fahrer angewiesen. Bedenken bezüglich Versicherung, Sicherheit, „Sympathie“ sind ausgeräumt

Der Anteil der Berufspendler, die auf das Fahrrad setzen ist auf 30 % angewachsen.

Unter Federführung der nachhaltigen Stadt Leutkirch sind Unternehmen aus Leutkirch, Wangen, Isny und Ravensburg an eine intermodale Mobilitätsplattform angeschlossen

Ich wünsche mir, dass es 2030 nur noch umweltfreundliche Fortbewegungsmittel gibt

Wenn die Vernetzung Bus/Bahn funktioniert: Umsteigezeit zwischen 5 und 15 Minuten

Leutkircher Bürgerinnen und Bürger sind in der Stadt nur noch zu Fuß oder Fahrrad unterwegs

Wenn der ÖPNV kostenlos wäre (interregional – regional – städtisch)

Super wäre es, wenn durch intelligente, vernetzte Lösungen der motorisierte Verkehr in Leutkirch abnehmen würde.

In 15-30 min vor der Haustür abgeholt werden um an ein Ziel in der Region zu gelangen

Flexible Formen von A nach B zu kommen sind im Einsatz:

- Digitalisierung
- Autonom
- Multimodal
- ÖPNV + Auto + Fahrrad + Carsharing (alles verknüpft)

Super wäre es, wenn es in 2030 in Leutkirch flächendeckend separate Radwege gäbe (nicht nur Markierungen) → Radschnellwege, Rückbau Pkw-Straßen

1.2 Die Leitlinien

Die sieben Leitlinien für eine nachhaltige, umweltfreundliche Mobilität in Leutkirch lauten wie folgt:

1. **Leutkirch aus eigener Kraft zu Fuß und Rad.**
Fuß- und Radverkehr werden gefördert. Das Fuß und Radwegewegenetz wird ausgebaut.
2. **Leutkirch fährt Bus und Bahn.**
Das öffentliche Verkehrsnetz trägt der Stadtstruktur und den Bedürfnissen der Bürger Rechnung.
3. **Leutkirch kombiniert Verkehrsmittel.**
Maßgeschneiderte und vernetzte Angebote führen in Leutkirch zu weniger motorisiertem Individualverkehr.
4. **Leutkirch macht die Nachbarschaft mobil.**
Gute Nachbarschaft wird durch Mitfahrgelegenheiten und quartiersbezogenes Carsharing gepflegt.
5. **Leutkirch ist mobil bei weniger Verkehr.**
Stadtplanung und Infrastrukturentwicklung haben Verkehrsvermeidung als Ziel. Innovative Wohnkonzepte und Arbeitswelten reduzieren die notwendigen Transporte.
6. **Leutkirch ist postfossil mobil.**
Die Stadtverwaltung wird Vorbild im eigenen Bereich und animiert Unternehmen ihre Fahrzeugflotten umzustellen. Die dezentrale Energiewirtschaft und zukunftsweisende Mobilitäts-konzepte rücken näher zusammen. E-Mobilität nutzt Öko-Strom aus Leutkirch
7. **Leutkirch dient als Vorreiter für die Region.**
Innovative Methoden und Technologien werden in Leutkirch eingeführt und auch im Hinblick auf die Machbarkeit in der gesamten Region getestet. Die Stadt hält dabei alle Optionen offen und etabliert neben der Elektromobilität auch wasserstoff- sowie bio- und windgas-basierte Technologien.

2. Status Quo

2.1 Aktuelle Mobilitätssituation – übergreifende Aspekte

Die Stadt Leutkirch liegt im zentralen baden-württembergischen Allgäu zwischen Ravensburg und Memmingen. Verkehrstechnisch ist Leutkirch durch die B465 an die Autobahn A96 angeschlossen. Über die A96 ist außerdem die A7 bei Memmingen gut zu erreichen. Im Stadtzentrum Leutkirchs kreuzen sich zudem drei Landesstraßen.

Leutkirch gehört zum **Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (bodo)**. Vom Bahnhof Leutkirch verkehrt der Regionalexpress nach Memmingen und nach Lindau. Außerdem ist Leutkirch über Regionalbahn-Anschlüsse in das regionale Bahnnetz eingebunden.

Die Stadt Leutkirch verfügt über ein **Radwegenetz** mit einer Gesamtlänge von ca. 220 km. Die Wege führen sternförmig vom Viehmarktplatz in die einzelnen Ortschaften. Zwei Rundwege dienen als Verbindungen zwischen den einzelnen Radwegen. Außerdem führt die touristisch interessante Route des Oberschwaben-Allgäu-Weges durch das Stadtzentrum Leutkirchs.

Die **Bevölkerung** des Landkreises Ravensburg ist seit 1995 gestiegen. Im Jahr 2011 gab es einen Einbruch der Bevölkerung, seit dem Jahr 2012 steigt die Anzahl der Einwohner jedoch wieder. Die Abnahme der Bevölkerung im Jahr 2011 ist jedoch rein statistisch begründet. In diesem Jahr fand der Zensus statt. Das führte zu einer Bereinigung der veralteten Bevölkerungsregister und der daraus berechneten jährlichen Fortschreibung. In Leutkirch verlief die generelle Entwicklung ähnlich. Allerdings sank hier von 2006 bis 2011 die Einwohnerzahl kontinuierlich, seitdem ist wieder ein Anstieg der Bevölkerung in Leutkirch zu beobachten (Abbildung 1).

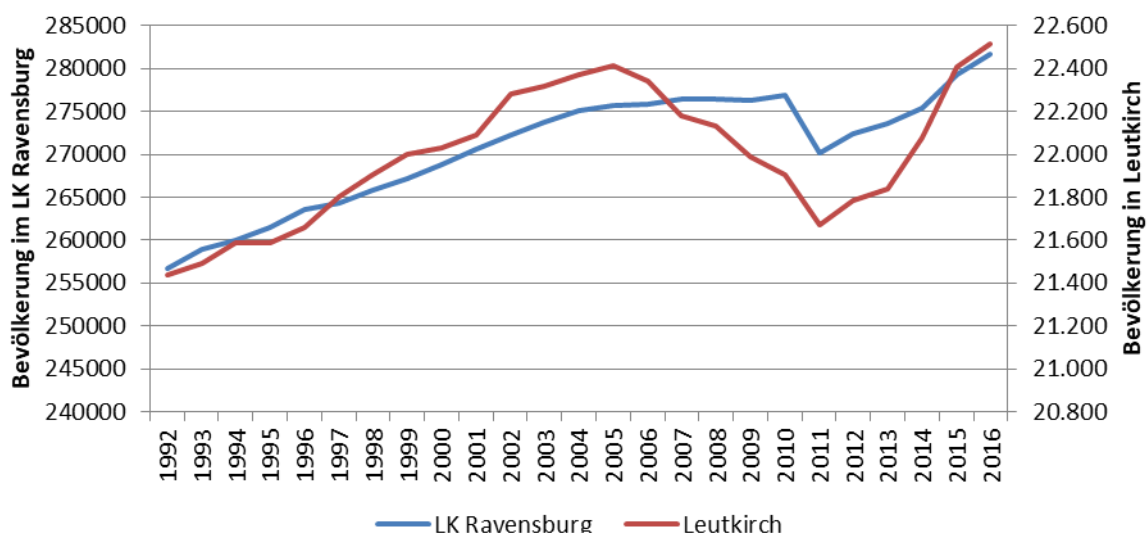


Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Ravensburg (blau, linke Skala) und der Stadt Leutkirch (rot, rechte Skala) von 1992 bis 2016, jeweils zum 31.12. Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Kurven mit unterschiedlichen Skalen gezeigt.

Die Angaben zur **Bevölkerungsprognose** sind weniger eindeutig. Eine Zusammenfassung aus dem Jahr 2003 (Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, 2003) beschreibt zwei Studien, die zu gegensätzlichen Ergebnissen kommen: Eine Prognose des statistischen Landesamtes erwartet 2020 eine Bevölkerungszahl von 282.916 Einwohner im Landkreis. Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung prognostiziert jedoch nur 270.400 Einwohner. Mit den aktuellen Zahlen aus dem Zensus 2011 und dessen Fortschreibung des statistischen Bundesamtes (Statistisches Bundesamt, 2016) lässt sich erkennen, dass die Prognose des Bevölkerungszuwachses durch das statistische Landesamt näher an den real eingetretenen Werten liegt (Abbildung 2). Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Bevölkerung des Landkreises Ravensburg mindestens bis 2020 wächst.

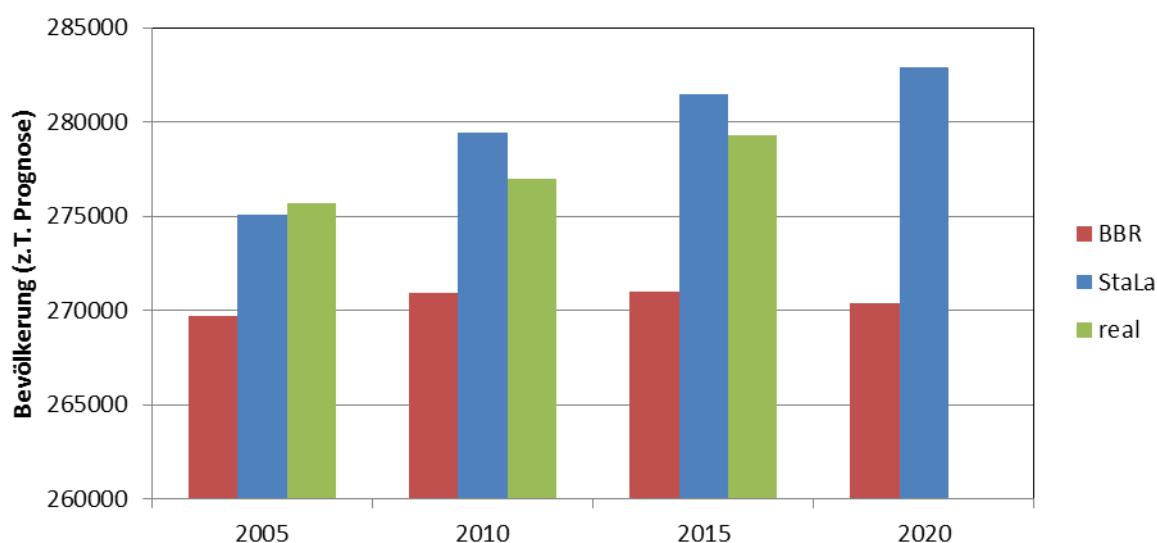


Abbildung 2: Vergleich der realen Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Ravensburg (grün) sowie der Prognosen des BBR (rot) und des Statistischen Landesamtes (blau)

Im Jahr 2016 wies der Landkreis Ravensburg monatliche **Arbeitslosenquoten** zwischen 2,8 % und 3,2 % auf (Bundesagentur für Arbeit, 2016). Im angrenzenden Bodenseekreis sind durch die starke Fokussierung der Wirtschaft auf den Tourismus im gleichen Zeitraum stärkere Schwankungen zu beobachten (2,4 bis 3,4 %). Der nördlich vom Landkreis Ravensburg gelegene Landkreis Bad Biberach weist niedrigere Arbeitslosenquoten auf (2,4 bis 2,8 %) und der nordwestlich gelegene Landkreis Sigmaringen deutlich höhere Quoten (3,2 bis 3,9 %). Die absolute Anzahl der Arbeitslosen im Landkreis stieg bis zum Jahr 2005 an und sank dann, mit einem Zwischenanstieg in den Jahren 2009 und 2011, bis zum Jahr 2012. Seitdem ist die absolute Anzahl der Arbeitslosen im Landkreis wieder leicht gestiegen (Abbildung 3).

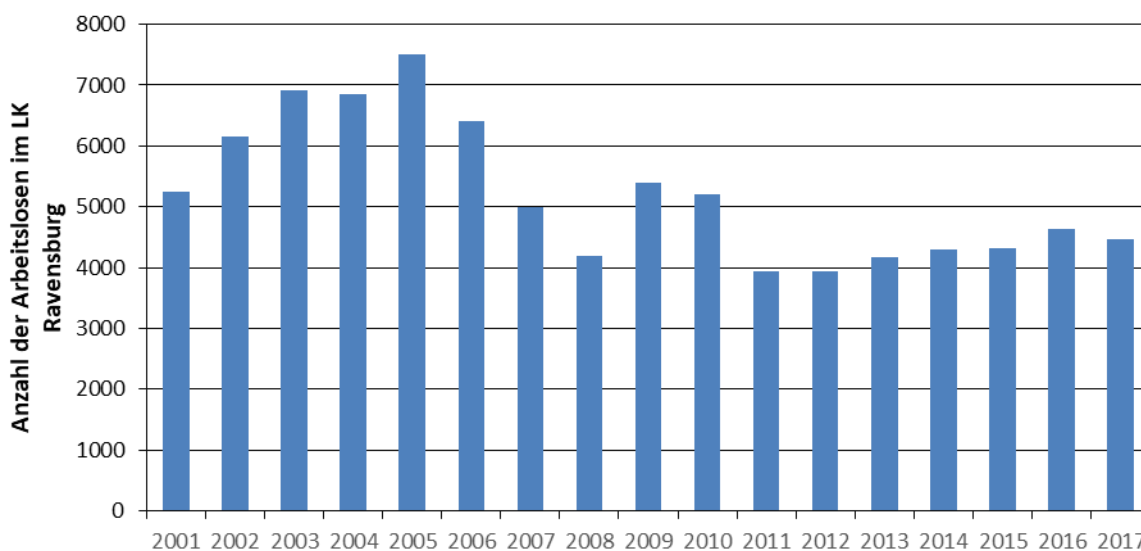


Abbildung 3: Entwicklung der Arbeitslosenzahlen (absolut) im Landkreis Ravensburg 2001-2017 (Bundesagentur für Arbeit, 2018)

Seit dem Jahr 2008 ist Steigerung der **Beschäftigtenzahlen** in der Stadt Leutkirch zu beobachten. Insgesamt stieg die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 2008 und 2016 von 6751 auf 7826, also um knapp 16 %. Im gleichen Zeitraum hat eine Verschiebung der Beschäftigten zwischen den Wirtschaftsbereichen stattgefunden. Entgegen dem deutschlandweiten Trend ist der Anteil der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe in Leutkirch gestiegen, während der Beschäftigtenanteil im Dienstleistungssektor abgenommen hat (Abbildung 4).

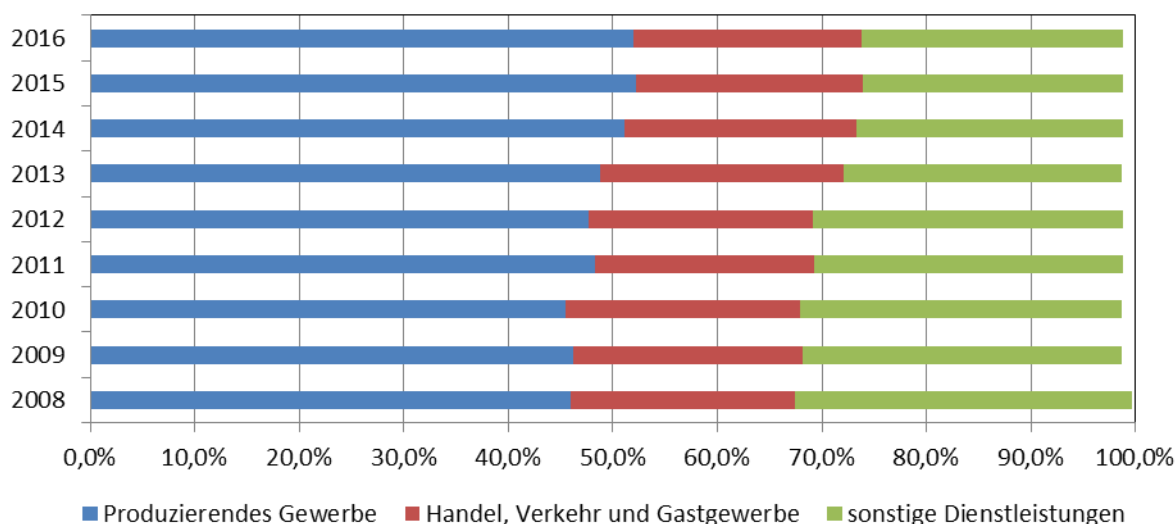


Abbildung 4: Anteil der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen in Leutkirch (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2017)

2.2 Nicht-motorisierter Verkehr (Fuß, Rad)

Aktuelle Situation und Ausgangslage Leutkirch

Stärken

Radverkehrskonzeption

Im Jahr 2014 wurde eine Radverkehrskonzeption für die Stadt Leutkirch erstellt. Diese zeigt Stärken und Schwächen sowie Entwicklungsmöglichkeiten für den Radverkehr in Leutkirch auf. Die Konzeption bildet eine gute Grundlage, um den Radverkehr in das integrierte verkehrsmittelübergreifende Mobilitätskonzept einzubeziehen. Die aufgezeigten prioritären Handlungsgebiete des Radverkehrskonzepts können als Richtschnur für die Verkehrsplanung der Stadt und ihrer Ortsteile genutzt werden.

Feedbackformular

Im Rahmen der Erstellung der Radverkehrskonzeption wurde ein [Feedbackformular](#) entwickelt, welches den Bürgern ermöglicht Hinweise, Ideen und Beschwerden zum Radverkehr und entsprechender Infrastruktur direkt an die Verantwortlichen in der Verwaltung zu adressieren. Das Formular fördert die Teilhabe an Planungsprozessen und kann die Identifikation der Bürger mit dem Radverkehr in der Stadt stärken.

Bauliche Verbesserungen im Radverkehr

Leutkirch hat seit der Fertigstellung des Radverkehrskonzepts bereits zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs umgesetzt. Hierzu zählen insbesondere die Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr in beiden Richtungen, die Markierung von Radfahrstreifen in der Isnyer Straße und der Zeppelinstraße und die Erschließung des Ortsteils Adrazhofen mit Radwegen.

Verkehrsberuhigte Altstadt

In der Leutkircher Altstadt besteht ein Tempolimit von 7km/h, in einigen Bereichen, in denen es der Lärmaktionsplan zulässt gilt zwischen 22:00 und 6:00 ein Limit von 30km/h. Vor allem für Fußgänger bedeutet eine Beruhigung des Verkehrs eine deutliche Zunahme der Aufenthaltsqualität. Auch für Bewohner in den entsprechenden Bereichen kann die sonst sehr hohe Schadstoff und Lärmbelastung (Grobpflaster) deutlich reduziert werden.

Überdachte Abstellanlage am Bahnhof

Im Rahmen der Sanierung des Bahnhofsbereichs wurde eine Radabstellanlage mit Platz für bis zu 74 Räder geschaffen. Diese wird gut angenommen und genutzt. Die Überdachung der Anlage ist für viele Radfahrer ein wichtiges Kriterium bei der Entscheidung ob sie ihre oft teuren Fahrräder dort abstellen oder nicht. Die Nutzung von Intermodalen Verkehrsketten mit einem Umstieg am Bahnhof wird durch gute Abstellmöglichkeiten gefördert.

Führung des Radverkehrs gegen Einbahnstraßen

In der Innenstadt sind bereits heute nahezu alle Einbahnstraßen auch in der Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Diese Maßnahme ermöglicht Radfahrern direktere Wege und damit auch Zeitvorteile gegenüber dem motorisierten Verkehr.

Ladeinfrastruktur für E-Bikes bei Gastronomen

Einige gastronomische Betriebe in Leutkirch bieten Radfahrern eine Lademöglichkeit für E-Bikes und Pedelecs. Diese Initiative verdichtet das Netz an möglichen Lademöglichkeiten und ist besonders für Ausflügler und Touristen interessant. Auch für die Betriebe lohnt sich der Einsatz, wenn hierdurch zusätzliche Kunden und Kundinnen generiert und ggf. auch gebunden werden können. Bisher beteiligen sich an dem Projekt z.B. der Brauereigasthof Mohren und der Gasthof Lamm

Fußwege für Schüler

Positive Situation im Bereich Schulwege (Schulweghelfer etc.)

Barrierefreiheit im Fußverkehr

Barrierefreier Fußverkehr ist weitgehend sichergestellt durch Bordsteinabsenkungen, Leitstreifen für blinde Menschen und Blindenampeln.

Gute Voraussetzungen für Radverkehr zwischen Stadt und Siedlungen

Es bestehen zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen schon heute einige gute Radwege. Diese stellen die komfortable und sichere Anbindung der Kernstadt an die Ortsteile für Fahrradfahrer sicher.

Verbindende Radwege existieren bereits entlang der:

- L 260 nach Aichstetten
- L 308 nach Wuchzenhofen
- L 318 nach Urlaub
- Donau-Bodensee-Radweg parallel zur 7906 nach Herlazhofen
- K 8025 bis zur Gemeindegrenze (Autobahnkreuz Wangen-Nord)
- B 465 nach Reichenhofen
- L 309 nach Unterzeil

In der vorliegenden Radverkehrskonzeption konnte aufgezeigt werden, dass die Voraussetzungen für den Radverkehr zwischen der Stadt Leutkirch und ihren Ortsteilen sehr gut sind. Zum einen bestehen bereits sternförmig aus der Stadt in Richtung der Ortsteile verlaufende Radwegeverbindungen und zum anderen lassen sich viele Straßen mit Radwegen oder Radschutzstreifen erweitern um einen sicheren Radverkehr auf diesen Strecken zu gewährleisten.

Fußgängerzone

In der Lammgasse sowie an der Nordspitze der Marktgasse besteht bereits eine Fußgängerzone. Derzeit sind keine Erweiterungspläne dieser Zone in Diskussion. Fußgängerzonen bieten eine hohe Aufenthaltsqualität und können den Einzelhandel in Innenstädten beleben.

Verkehrs-, Park- und Besucherleitsystem

Im Konzept „Zukunftsinitiative Innenstadt“ wurde bereits auf die große Wichtigkeit eines einheitlichen Besucher- und Parkleitsystems hingewiesen. Derzeit befindet sich ein Konzept für ein Verkehrs-, Park- und Fußgängerleitsystem für die Innenstadt in Bearbeitung. Die Vorstellung des Konzepts erfolgte in der Gemeinderatssitzung am 3. April 2017.

Chancen

E-Bikes und Pedelecs

Motorunterstützte Fahrräder, wie E-Bikes und Pedelecs, haben sowohl für den Freizeitverkehr als auch für den Alltagsverkehr viele Vorteile. Mit elektrischer Unterstützung vergrößert sich zum einen die Reichweite des Fahrrads als Verkehrsmittel. Die Nutzung des Fahrrads, besonders eines schnellen E-Bikes, kann vor allem im Berufsverkehr auf Strecken bis 15 km sogar einen Zeitvorteil gegenüber der Fahrt mit dem Pkw bedeuten. Die körperliche Anstrengung des Radfahrens wird beschränkt, so dass auch Menschen mit geringerer körperlicher Fitness das Fahrrad für längere Strecken nutzen können. Zudem wird ein Umkleiden am Arbeitsplatz oft überflüssig, wenn die Personen auf dem Weg mit dem Rad weniger schwitzen. Im Freizeitverkehr kann vor allem die Nähe zu bergigen Regionen mit E-Bikes besser genutzt werden. Oft scheuen sich körperlich weniger Aktive davor topographisch anspruchsvolle Strecken im Freizeitverkehr zu nutzen. Mit E-Bikes lassen sich selbst anspruchsvolle Steigungen für die meisten Menschen bewältigen.

Unabdingbar für die Förderung von Pedelecs und E-Bikes ist der Infrastrukturausbau (Lademöglichkeiten, sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten) für diese Räder.

Lastenräder für private und gewerbliche Nutzung

Lastenfahrräder werden vor allem in städtischen Bereichen immer wichtiger. Sie werden vor allem von Familien aber auch von Unternehmen genutzt. Mit Lastenrädern (teilweise mit elektrischer Unterstützung) lassen sich auch größere Lasten transportieren, ohne ein Auto nutzen zu müssen. Hierbei spielen bei Unternehmen vor allem die wegfallenden Parkgebühren, beispielsweise im Lieferverkehr, eine große Rolle. Für Familien und Unternehmen lohnt sich der Umstieg von Pkw auf Lastenräder auch weil hiermit Staus umgangen werden können und sich dadurch ein Zeitvorteil ggü. Autos einstellen kann. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt hat in einem [Pilotprojekt](#) die Praxistaug-



lichkeit von Lastenrädern im städtischen Güterverkehr erprobt. Im Januar 2017 teilte außerdem Bundesumweltministerin Barbara Hendricks mit, dass ein Projekt zur Erprobung von Lastenrädern mit 1,8 Mio. Euro gefördert werden soll.

Schwächen

Grobpflaster in der Innenstadt

Der Straßenbelag mit Grobpflaster macht einen nicht unerheblichen Teil des Charmes historischer Innenstädte aus. Für Fahrradfahrer jedoch ist es unkomfortabel oder sogar gefährlich zu befahren. Die Auswahl des Straßenbelags z.B. bei Sanierungen sollte demnach also immer nach einer sorgfältigen Abwägung der Interessen von Radfahrern und gestalterischer Überlegungen getroffen werden. Bei einer Entscheidung für Grobpflaster sind zugleich jedoch immer komfortablere alternative Wege für Radfahrer anzugeben. Alternative Belagsoptionen sollten bei fälligen Austausch der Grobpflaster geprüft werden.

Infrastruktur für E-Bikes

In Leutkirch existieren derzeit keine öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Bikes. Es ist jedoch gerade für Touristen wichtig, dass sie ihre Räder unabhängig von der Lademöglichkeit zu Hause auch auf dem Weg aufladen können.

Abstellanlagen für Fahrräder

Die vorhandene Radabstellanlage am Bahnhof mit Platz für bis zu 72 Fahrräder hat ihre Kapazitätsgrenzen erreicht und der Bedarf kann nicht mehr gedeckt werden. Es gibt für dieses Gebiet auch den Wunsch nach der Aufstellung von Fahrradboxen. Mit weiteren Fahrradabstellanlagen wird der Bahnhof für Radfahrer attraktiver und auch die Nutzung multimodaler Verkehrsangebote wird so erleichtert.

Übergang am Rand der Altstadt als schwer aufzulösende Barriere

Barriere für Fuß- und Radverkehr - insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Kinder

Risiken

Winterradeln

Das Radfahren kann auch im Winter attraktiv sein. Die Hürde im Winter das Fahrrad zu nutzen ist jedoch für viele Menschen zu groß. Die richtige Kleidung und Ausrüstung des Fahrrads jedoch können Bedenken diesbezüglich mildern. Gleichzeitig ist es ebenso wichtig, dass die kommunale Verwaltung dem Thema „Winterradeln“ eine bestimmte Wichtigkeit einräumt. In Städten, in denen auch im Winter viele Menschen das Rad nutzen, werden beispielsweise primär die Fahrradwege vom Winterdienst befahren und erst danach die Straßen.

Naturräumliche Grenzen in der Stadtstruktur

Die Stadtstruktur Leutkirchs ist geprägt durch die naturräumlichen Gegebenheiten. Die Wilhelmshöhe bewirkt, dass die Innenstadt nur auf einer Seite umfahren werden kann und die Eschach bildet eine natürliche Begrenzung der Innenstadt, die nur mit Hilfe von Brücken überwunden werden kann.

Angebotssituation

Angebot	Konkrete Leistung	Zielgruppen	Verknüpfung mit anderen Optionen (Intermodalität)	Schwächen / Stärken
Feedbackformular	Schwachstellen, Ideen etc. zum Radverkehr werden online an die Verwaltung herangetragen	Bürger		



Radabstellanlage am Bahnhof Leutkirch	Überdachte Abstellanlage für bis zu 74 Räder	Pendler und Schüler als regelmäßige Nutzer	Schnittstelle Rad / ÖPNV	Kapazität (Anzahl der Abstellplätze) nicht ausreichend Qualität bezogen auf Sicherheit nicht ausreichend (keine Boxen)
--	--	--	--------------------------	---

2.3 motorisierter Individualverkehr



Abbildung 5: Übersicht zum übergeordneten Straßennetz in und um Leutkirch (Stadtgrenze rot markiert) mit der Autobahn A96 und der Bundesstraße 465 (OpenStreetMap, 2017)

Aktuelle Situation und Ausgangslage Leutkirch

Stärken

Anschluss ans Straßennetz

In Nord-Süd Richtung ist Leutkirch mit der A96 und der nahen A7 gut an das Autobahnnetz angeschlossen. Die Ost-West-Verbindungen ausgehend von Leutkirch sind jedoch nicht mit Autobahnen erschlossen. Die drei Landesstraßen L260, L308 und L318 führen ins Zentrum Leutkirchs und stellen die regionale Anbindung im motorisierten Individualverkehr sicher. Westlich von Leutkirch führt zudem die Bundesstraße 465 über Bad Wurzach nach Biberach an der Riß. Die unmittelbare Nähe zur Autobahn spielt eine wichtige Rolle vor allem für die Wirtschaft in Leutkirch. Aber auch Berufspendler profitieren von dem Autobahnanschluss, der eine schnelle Erreichbarkeit der Ortschaften an der Autobahn gewährleistet. So sind beispielsweise die Orte Memmingen und Wangen von Leutkirch aus in etwa 15 Minuten zu erreichen, während andere geographisch näherliegende Orte nur deutlich langsamer mit dem Auto zu erreichen sind (Abbildung 6).

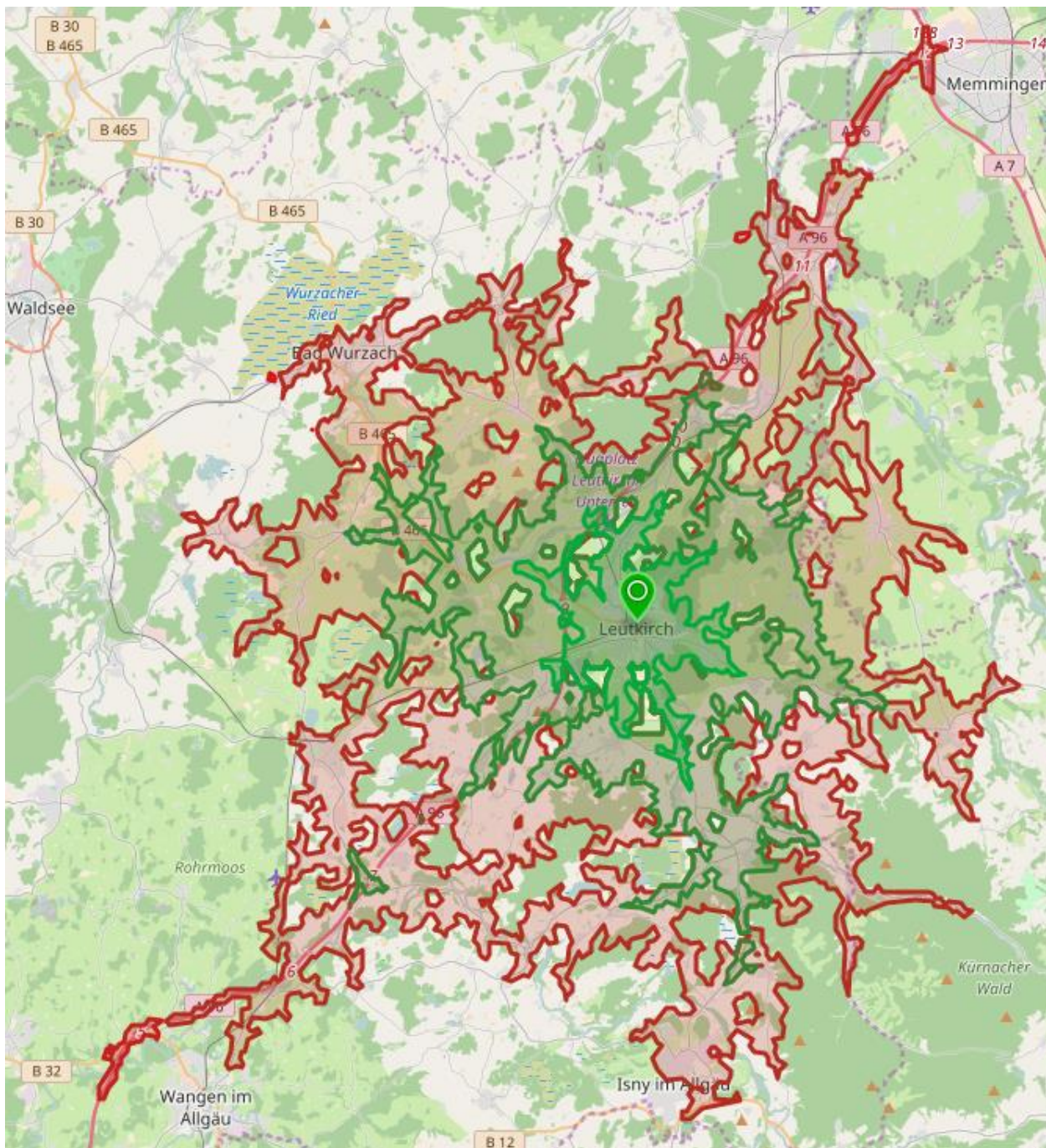


Abbildung 6: Zonen gleicher Erreichbarkeit: Mit dem Pkw sind hellgrüne Bereiche in 5 Minuten, dunkelgrüne Bereiche innerhalb von 10 Minuten und rote Bereiche in 15 Minuten von der Leutkircher Innenstadt aus zu erreichen. (OpenStreetMap, 2017)

Mitfahrbank

Seit Dezember 2016 besteht zwischen Herlazhofen und Leutkirch das Angebot einer sogenannten Mitfahrbank. Die Mitfahrbank ermöglicht es den Bewohnern auch ohne eigenen Pkw die Strecke zwischen Leutkirch und Herlazhofen zu fahren. Das Angebot ergänzt das zeitlich sehr begrenzte Busangebot zwischen der Kernstadt und dem Ortsteil Herlazhofen. Die Bank in Herlazhofen ist als Pilotprojekt entwickelt worden. Nach und nach soll das Angebot auf andere Ortsteile ausgeweitet werden.



Parken & Mitfahren

Seit Herbst 2016 besteht an der A96 im Bereich der Anschlussstelle Leutkirch-Süd ein Parken+Mitfahren-Platz (P+M-Platz); Kosten etwa 200.000€ aus Bundesmitteln; Bauherr Regierungspräsidium Tübingen; laufender Unterhalt durch Stadt Leutkirch

Parkplätze in der Innenstadt

Kostenlose Parkplätze in Innenstadtnähe können den motorisierten Verkehr aus der unmittelbaren Innenstadt heraushalten und bieten den Bürgern die Möglichkeit die Innenstadt zu besuchen ohne teure Parkgebühren in Kauf nehmen zu müssen. In der Wurzacher Straße sowie in der Poststraße und Seelhausstraße existieren kostenfreie Parkmöglichkeiten. Zusätzlich zu den kostenfreien Angeboten steht derzeit zur Diskussion ob auf einem schon bestehenden kostenpflichtigen Parkplatz ein Parkhaus errichtet werden soll.

Kommunale Flotte

Die Stadtverwaltung Leutkirch nimmt seine Vorreiterrolle bei der Verbreitung elektrisch angetriebener Fahrzeuge wahr. Anfang 2016 wurde ein erster Elektro-Kleinwagen in den kommunalen Fuhrpark aufgenommen und mittlerweile steht der Stadtverwaltung ein zweiter elektrisch betriebener Dienstwagen zur Verfügung. Zum Laden der Fahrzeuge kann die öffentlich zugängliche Ladesäule am Leutkircher Bahnhof genutzt werden. Zudem unterstützen die Lechwerke den Fahrzeug-Unterhalt mit einer Werbepatenschaft.

Lärmaktionsplan

Ende 2016 wurde für die Stadt Leutkirch ein Lärmaktionsplan erstellt (Rapp Trans AG, 2016). Dieser zeigt auf Grundlage von verschiedenen Lärmkartierungen Lärmschwerpunkte mit vordringlichem Handlungsbedarf auf. Dies bietet die Chance den Aspekt Lärmschutz fundiert in künftige Mobilitätsplanungen und -entscheidungen einfließen zu lassen. Mobilitätsmaßnahmen können im Hinblick auf ihre Verträglichkeit in den Lärmschwerpunkten untersucht werden. Lärmindernde Maßnahmen werden in der Regel mit einer Reduktion des motorisierten Verkehrs zugunsten des Umweltverbunds oder neuen Antriebs- und Fahrzeugtechnologien zusammenhängen.

Schwächen

Hohe Pkw-Dominanz

Die Anzahl zugelassener Kraftfahrzeuge in Leutkirch ist in den letzten acht Jahren stetig gestiegen (Abbildung 7). Auf 100 Bewohner kommen in Leutkirch etwa 82 zugelassene Kraftfahrzeuge. Im deutschen Durchschnitt sind es lediglich 67 Kfz pro 100 Einwohner. Die Pkw-Dichte ist in Leutkirch sehr hoch. Trotz fehlender Daten zum Modal Split kann damit davon ausgegangen werden, dass die Pkw-Dominanz im Alltagsverkehr in Leutkirch sehr ausgeprägt und der motorisierte Individualverkehr als wichtigstes Verkehrsmittel etabliert ist. Bei den Antrieben im Landkreis Ravensburg dominieren die fossilen Brennstoffe weiterhin. Lediglich 0,75 % der zugelassenen Fahrzeuge nutzen Autogas (LPG oder CNG) als Brennstoff und weniger als 1 von 1000 Fahrzeugen verfügt über einen rein-elektrischen Antrieb (Kraftfahrbundesamt, 2016).

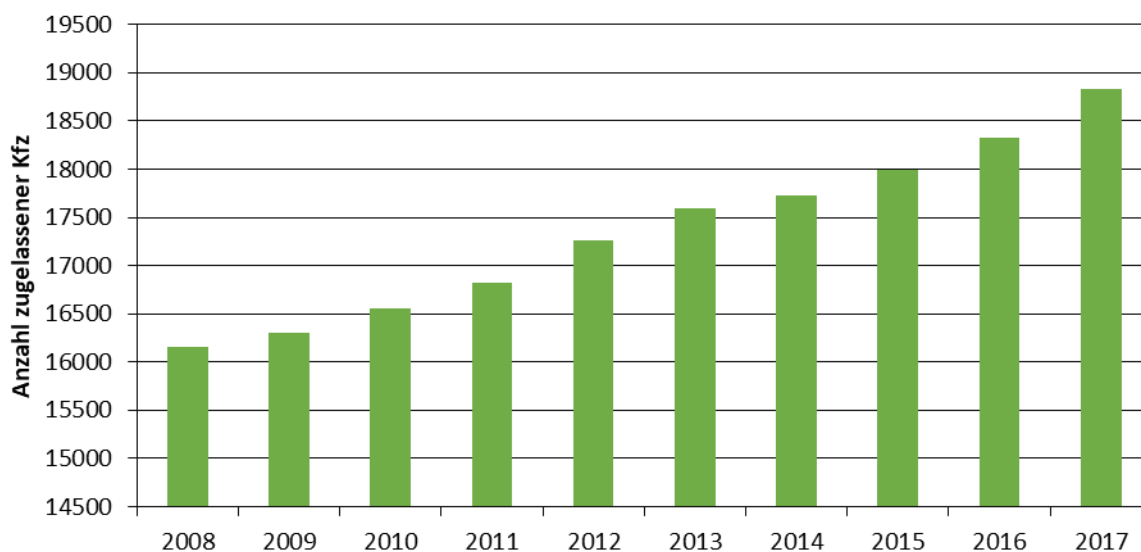


Abbildung 7: Entwicklung der Zahlen zugelassener Kraftfahrzeuge in Leutkirch 2008-2017 (Kraftfahrtbundesamt, 2018)

Chancen

Südliche Ortsumfahrung

Seit der Erstellung eines Verkehrsgutachtens, beauftragt durch den Regionalverband Bodensee-Oberschwaben im Jahr 2010, wird der Bau einer südlichen Ortsumfahrung um Leutkirch diskutiert. Eine Umfahrung könnte die Verkehrsbelastung in der Kernstadt um bis zu 5.300 Fahrzeuge täglich reduzieren (Modus Consult Ulm GmbH, 2010). Eine diesbezügliche Machbarkeitsstudie wurde am 07.03.2016 durch den Gemeinderat beauftragt und liegt mittlerweile vor.

Elektromobilität als umweltverträgliche Alternative und Türöffner

Elektromobilität genießt im Zuge der künftigen Verkehrsentwicklung eine hohe Aufmerksamkeit. Die Klimaschutzpotenziale sind aufgrund der Motoreffizienz und der Einsatzmöglichkeiten erneuerbaren Stroms herausragend. Eine Mobilitätswende kann jedoch nicht alleine durch die Umstellung auf eine andere Antriebstechnik erreicht werden. Es geht um Veränderungen im Mobilitätsverhalten (Vermeiden, Verlagern, Vernetzen). Elektrofahrzeuge regen durch ihre begrenzte Reichweite und die veränderte Modellpalette (Kleinfahrzeuge) Änderungen des Nutzungsverhaltens an. Je nach Mobilitätsbedarf werden situativ verschiedene Optionen einbezogen (Multi-modalität, Nutzen statt besitzen). So kann das große Interesse an Elektromobilität auch im ländlichen Raum als Türöffner für verändertes Mobilitätsverhalten an sich genutzt werden. Bisher sind jedoch im gesamten Landkreis Ravensburg lediglich 100 reine Elektrofahrzeuge zugelassen (1. Januar 2016).

Risiken

Hohe Verkehrsbelastung

Das Verkehrsaufkommen der automatischen Zählstelle Leutkirch-West an der A96 verzeichnet seit 2003 einen Anstieg. Auch die absolute Anzahl an Schwerverkehrsfahrzeugen pro Tag ist gestiegen. Der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist seit 2008 jedoch leicht gesunken (Abbildung 8). Eine hohe Verkehrsbelastung birgt sowohl ökologische als auch gesundheitliche Risiken für Leutkirch und seine Bewohner.

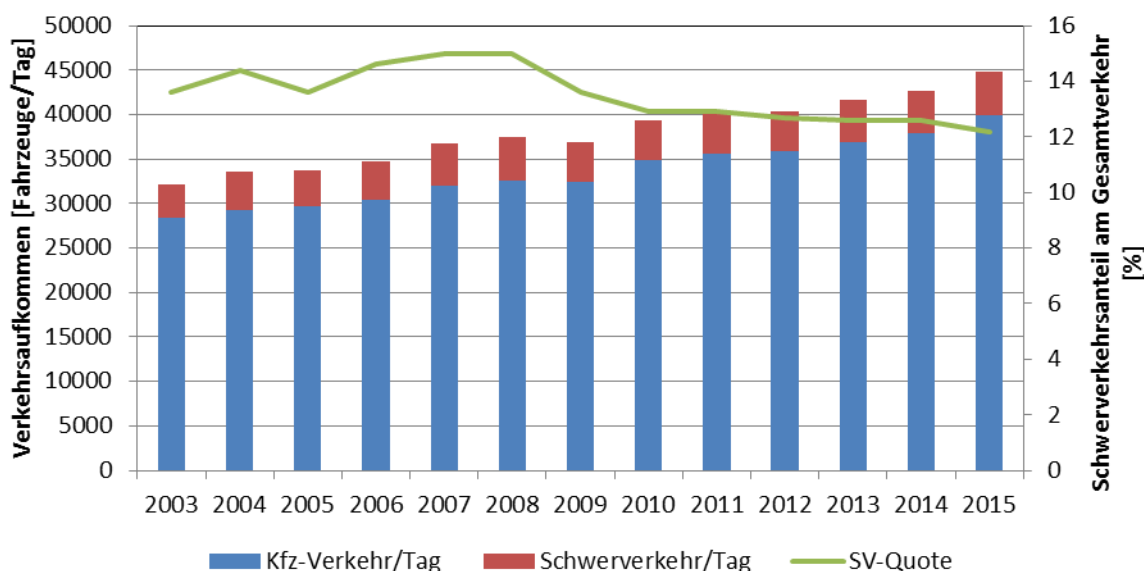


Abbildung 8:Tägliches Verkehrsaufkommen und Schwerverkehrsquote an der A96; automatische Zählstelle Leutkirch-West (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2015)

Angebotsituation

Angebot	Konkrete Leistung	Zielgruppen	Verknüpfung mit anderen Optionen (Intermodalität)	Schwächen / Stärken
P+M-Platz an der A96, Anschlussstelle Leutkirch-Süd	42 Parkplätze mit autarker Solarbeleuchtung als kostenfreie Parkmöglichkeit beim Umstieg in Fahrgemeinschaften	Berufspendler	keine	Keine relevanten



Quelle: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/auto-und-motorrad/parken-und-mit-fahren/>



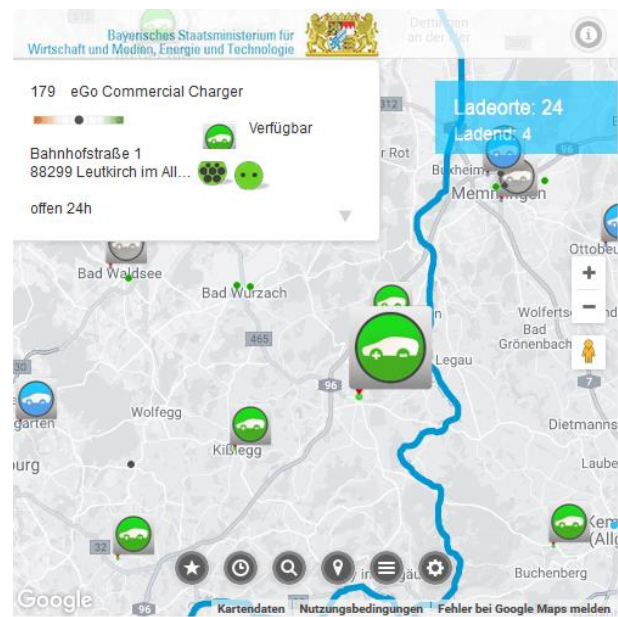
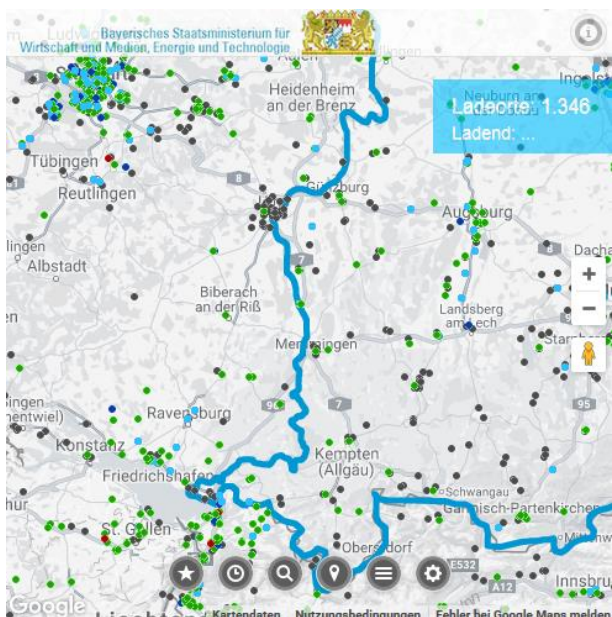
Quelle: www.leutkirch.de

Angebot	Konkrete Leistung	Zielgruppen	Verknüpfung mit anderen Optionen (Intermodalität)	Schwächen / Stärken
Mitfahrbank Herlazhofen	Je 1 markierte Bank in Herlazhofen und Leutkirch vereinfacht Mitfahren/Mitnehmen	Bewohner Herlazhofen (ca. 2.500); speziell Menschen ohne Führerschein; Jugendliche	Mit Fuß-/Rad bei Mitfahrern Ergänzung zum ÖPNV	Unkomfortabel bei schlechter Witterung / in kalter Jahreszeit



Abbildung 9: Foto des Haltestellenschildes der Herlazofer Mitfahrbank (Quelle: www.swp.de, Foto: Alfred Wiedemann)

Angebot	Konkrete Leistung	Zielgruppen	Verknüpfung mit anderen Optionen (Intermodalität)	Schwächen / Stärken
Mitfahrbörsen				Kein Angebot in Leutkirch (außer den flächendeckenden wie flinc, bla-bla-car etc.)
Carsharing?	2 PKW, einer davon elektrisch			
Öffentliche Lademöglichkeiten E-Mobilität	Ladesäule am Bahnhof			



Quelle: Ladeatlas Bayern (<http://www.bayern-innovativ.de/elektromobilitaet/ladeatlas>)



Innerhalb Leutkirchs zeigt der Ladeatlas lediglich eine einzige öffentliche Ladesäule am Leutkircher Bahnhof. Der Förderantrag für eine weitere Ladesäule wurde vor kurzem gestellt, sie ist am Viehmarktplatz geplant. Die nächstgelegenen öffentlich zugänglichen Ladesäulen außerhalb Leutkirchs befinden sich in Memmingen (am Westertorplatz und beim Autohaus Sirch in der Dr.-Karl-Lenz-Straße) sowie am Marktplatz in Ottobeuren.

2.4 ÖPNV

Aktuelle Situation und Ausgangslage Leutkirch

Stärken

Regionale Bahnanbindung

Zweistündlich wird der Bahnhof Leutkirch von Zügen angefahren, die die Strecke zwischen Aulendorf (Tübingen) und Ulm bedienen. Auf der Strecke liegen außerdem Sigmaringen (einige Verbindungen), Kißlegg, Memmingen, Illertissen sowie Neu-Ulm. Zu Hauptverkehrszeiten wird außerdem zusätzlich eine Regionalbahn eingesetzt, die zwischen Kißlegg und Leutkirch (tw. Zwischen Friedrichshafen und Memmingen) verkehrt. Hiermit kann der Angebotstakt zwischen Kißlegg und Leutkirch zu Hauptverkehrszeiten auf eine Stunde verdichtet werden. Ein Zugpaar verkehrt zudem zwischen München und Lindau mit Halt in Leutkirch.

Regio-Taxi

Zu den Randzeiten (Mo- Sa jeweils 21:35 und 00:00 Uhr, So 00:00) besteht vom Bhf. Leutkirch über Herlazhofen – Urlaub – Friesenofen – Rohrdorf – Neutrauchburg nach Isny (Kurhaus) ein Linientaxi-Angebot. Pro Fahrt wird zusätzlich zum Busticket oder zur Monatskarte ein Komfortzuschlag von 5 € fällig. Dieser reduziert sich bei der Nutzung durch mehrere Fahrgäste, beträgt jedoch mindestens 2 € pro Person.

Stadtbus Leutkirch

Der Stadtbus Leutkirch besteht aus einer Buslinie (133). Dieser verkehrt an Werktagen zwischen ca. 06:00 und 19:00 Uhr. An Samstagen sind die Betriebszeiten zwischen etwa 07:30 und 15:00 Uhr. An Sonn- und Feiertagen gibt es kein Angebot des Stadtbusses. Die Linienführung verläuft quer durch die Stadt und bindet auch die peripheren Siedlungsgebiete der Stadt an. Allerdings verkehrt der Bus alternierend an verschiedenen Haltestellen. Das führt dazu, dass das regelmäßige Angebot an einzelnen Haltestellen verbesserungswürdig erscheint. Fahrplan und Netzplan

Einbindung in den Verkehrsverbund

Bodo- Fahrplan-App + Bodo-Ticket-App

Schülerbeförderung

Die Beförderung der Schüler aus den einzelnen Ortsteilen über das bodo-Linienbusangebot funktioniert weitestgehend gut. Die Fahrpläne sind auf die quantitativen Bedarfe und auf die zeitliche Struktur der Schultage ausgerichtet.

Chancen

Neues Fahrkarten- und Kassensystem in Bussen mit GPS

Attraktivitäts- durch Komfortsteigerung

Integrierte Angebots- und Informationsplattform

Verbesserung und Bündelung der Informationsangebote zu ÖV-Angeboten, gekennzeichnet durch eine integrierte Informationskette „von Punkt A nach Punkt B“ über alle möglichen Verkehrsträger hinweg (Stadtbus, Bus, Bahn, alternative Angebote); Berücksichtigung digitaler Informationsmöglichkeiten, z B. entsprechende Apps analog zur Deutschen Bahn; (siehe Leitbild Energie)

Schwächen

Regionale Bahnanbindung

Zweistündlich wird der Bahnhof Leutkirch von Zügen angefahren, die die Strecke zwischen Aulendorf (Tübingen) und Ulm bedienen. Auf der Strecke liegen außerdem Sigmaringen (einige Verbindungen), Kißlegg, Memmingen, Illertissen sowie Neu-Ulm. Zu Hauptverkehrszeiten wird außerdem zusätzlich eine Regionalbahn eingesetzt, die zwischen Kißlegg und Leutkirch (tw. Zwischen Friedrichshafen und Memmingen) verkehrt. Hiermit kann der Angebotstakt zwischen Kißlegg und Leutkirch zu Hauptverkehrszeiten auf eine Stunde verdichtet werden. Ein Zugpaar verkehrt zudem zwischen München und Lindau mit Halt in Leutkirch.

Stadtbus Leutkirch

Der Stadtbus Leutkirch besteht aus einer Buslinie (133). Dieser verkehrt an Werktagen zwischen ca. 06:00 und 19:00 Uhr. An Samstagen sind die Betriebszeiten zwischen etwa 07:30 und 15:00 Uhr. An Sonn- und Feiertagen gibt es kein Angebot des Stadtbusses. Die Linienführung verläuft quer durch die Stadt und bindet auch die peripheren Siedlungsgebiete der Stadt an. Allerdings verkehrt der Bus alternierend an verschiedenen Haltestellen. Das führt dazu, dass das regelmäßige Angebot an einzelnen Haltestellen verbesserungswürdig erscheint.

Mobilität von Jugendlichen im ländlichen Raum

Regionale Busverbindungen

Es bestehen einige regionale Busverbindungen auch in die Städte Memmingen, Wangen und Isny. Die Busse sind größtenteils auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Das bedeutet, dass die Linien nur an Schultagen verkehren oder nur zu Schulbeginn und zu Schulende. Für andere Zielgruppe ist das Linienbusangebot in der Gemeinde Leutkirch wenig attraktiv und wird nicht gut angenommen.

Risiken

Angebotseinstellung der Linienbusse in den Ortsteilen

2.5 Mobilitätsmanagement

Dieses Kapitel befasst sich mit Aspekten des Mobilitätsmanagements. Basis aller Maßnahmen ist dabei die **Nachfrage** nach Mobilität, die durch verschiedene **Angebote** und **Dienstleistungen** ermöglicht wird. Je nach Aufgabenstellung wird die Befriedigung der Nachfrage nach Mobilität entlang der vorhandenen Infrastruktur optimiert (kurzfristiges Mobilitätsmanagement) oder die Infrastruktur der Nachfrage angepasst (langfristiges Mobilitätsmanagement). In diesem Kapitel ist der erste dieser Ansätze die Richtschnur.

Mit diesem Ansatz wird eingeräumt, dass Verkehr nicht nur eine planbare, sondern auch eine **steuerbare Größe** ist – und damit auch einem Management unterliegen kann. Das Mobilitätsmanagement setzt daher über verschiedene Dienstleistungen und Maßnahmen direkt an der **Nachfrage** nach Mobilität / Verkehr an.

Somit folgen die Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement dem Grundsatz „Management statt Planung - ruhend auf den Pfeilern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination“.

Somit kommen in diesem Bereich klassischerweise **Informationsmedien** wie Broschüren oder Internetseiten zum Einsatz. Es wird **Angebot** und **Nachfrage** koordiniert (z.B. durch Mitfahrzentralen für Pendler). Einzelne **Zielgruppen** werden angesprochen, zum Beispiel durch Neubürgerpakete. Ebenso können einzelne **Verkehrsmittel** gezielt herausgegriffen werden, wie bei der Fahrradförderung. Im Bereich des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** finden zum Beispiel Änderungen in Reiserichtlinien, wie häufigere Nutzung der Bahn statt Pkw oder Flugzeug, oder Änderungen im Fuhrparkmanagement, z. B. zugunsten verbrauchsärmerer Fahrzeuge oder Einrichtung eines internen Fahrzeugpools Anwendung.

Folgenden **Zielgruppen** für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements widmet sich das Mobilitätskonzept für die Stadt Leutkirch im Besondern:

- Unternehmen
- Neubürger
- Kinder, Jugendliche, Schüler
- Senioren
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (siehe auch Kapitel zu Fuß- und Radverkehr)

Aktuelle Situation und Ausgangslage Leutkirch

Stärken
Engagierte Unternehmen als Vorreiter
<p>Im Bereich der betrieblichen Mobilität haben engagierte Unternehmen aus der Region bereits gute Beispiele geschaffen. Exemplarisch genannt seien die elobau gmbH (Einsatz von Elektroautos, SUV-Verbot im Vertrieb, E-Mobilität-Förderung, Leasingprogramm für Fahrräder, Werksfahrräder, Eco-Fahrertrainings) und der Toom Baumarkt (Jobrad Initiative).</p>
Chancen
Fahrradpendeln



Die Nutzung des Fahrrades für den Arbeitsweg birgt eine Vielzahl ökologischer, gesundheitlicher und auch ökonomischer Vorteile. Körperliche Aktivität senkt das Risiko vor allem für kardiovaskuläre Erkrankungen, Fahrradfahren ist günstiger als Autofahren und Radfahren belastet die Umwelt deutlich weniger als die Nutzung von Pkw oder ÖPNV. Das Ziel einer nachhaltigen Stadt- und Wirtschaftsentwicklung muss es daher also sein die Anzahl der Abreitnehmer, die das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen zu erhöhen. Hierfür kann beispielsweise die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Betrieb einen Anreiz geben.

NeLe (Netzwerk Leutkirch)

Mit dem Netzwerk Leutkirch (NeLe) entsteht eine barrierefreie Internetplattform zur Nachbarschaftshilfe im Netz (Nachbarschaftshilfe 2.0). Über die Plattform sollen unkomplizierte und spontane Kontaktmöglichkeiten innerhalb der Nachbarschaft ermöglicht werden. Hierbei steht die Vermittlung von praktischer Unterstützung innerhalb der Nachbarschaften im Fokus (z.B. Einkäufe, Wissens- und Erfahrungsaustausch).

Überbetriebliche Kooperation als Chance für kleine Unternehmen

Die kontaktierten Vorreiter unter den Unternehmen zeigen sich offen für überbetriebliche Kooperationen. Ein erster konkreter Ansatz ist eine überbetriebliche Mitfahrplattform.

Schwächen

Neubürgeransprache

Gerad nach Wohnortwechsel orientieren sich Menschen neu in der ungewohnten Umgebung. Dies ist ein geeigneter Zeitpunkt Änderungen im Mobilitätsverhalten anzuregen, bevor sich diese bereits wieder am neuen Wohnort verfestigt hat. Aktuell erfolgt allerdings keine gezielte Neubürgeransprache zu den Mobilitätsangeboten in Leutkirch.

Risiken

Angebotssituation

Angebot	Konkrete Leistung	Zielgruppen	Verknüpfung mit anderen Optionen (Intermodalität)	Schwächen / Stärken
Angebote für Mitarbeiter im Rahmen betrieblichen Mobilitätsmanagements	Zahlreiche unterschiedliche Angebote in den verschiedenen Unternehmen	Mitarbeiter der Unternehmen	Je nach Angebot können alle Schnittstellen betroffen sein	Überbetrieblicher Austausch und Abstimmung zu gemeinsamen Maßnahmen erfolgt bislang nicht
Neubürgeransprache	Informationen zu Mobilitätsangebot Leutkirch via Broschüre, Faltblatt etc.			Angebot besteht bislang nicht

2.6 Intermodalität

Intermodalität, also die Nutzung von mehreren unterschiedlichen Verkehrsmitteln für einen zurückgelegten Weg, ist abhängig von der Qualität der Schnittstellen beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln. Folgende Schnittstellen können dabei betrachtet werden:

- ÖPNV / ÖPNV (in Leutkirch Busse und Bahn)
- PKW / ÖPNV (Park-and-Ride)
- Rad / ÖPNV (Bike-and-Ride)

Die letzten beiden Formen stellen eine Kombination von Individual- mit öffentlichem Verkehr da. Bei den ÖPNV Angeboten kann es sich neben festen auch um flexible Bedienformen handeln wie Anrufbus- oder Sammeltaxibedienungen.

Intermodale Verkehrslösungen können die jeweiligen Vorteile bestimmter Verkehrsmittel bestmöglich ausnutzen und so gesamtwirtschaftlich und ökologisch die effektivste Lösung für ein gegebenes Transportproblem ermöglichen. Konkret kann das beispielsweise bedeuten, dass eine Kombination aus Schienenpersonenverkehr und dem Fahrrad sowohl für die Person, die den Weg zurücklegen möchte als auch gesamtwirtschaftlich und ökologisch günstiger ist als wenn der gleiche Weg z.B. nur mit dem Auto zurückgelegt würde. Die Streckenabschnittsspezifischen Vorteile bestimmter Verkehrsmittel lassen sich durch die Kombination von Verkehrsmitteln meistens besser ausnutzen als wenn nur ein Verkehrsmittel für den gesamten Weg benutzt wird.

Aktuelle Situation und Ausgangslage Leutkirch

Stärken

Überdachte Abstellanlage am Bahnhof

Im Rahmen der Sanierung des Bahnhofsbereichs wurde eine Radabstellanlage mit Platz für bis zu 74 Räder geschaffen. Diese wird gut angenommen und genutzt. Die Überdachung der Anlage ist für viele Radfahrer ein wichtiges Kriterium bei der Entscheidung ob sie ihre oft teuren Fahrräder dort abstellen oder nicht. Die Nutzung von Intermodalen Verkehrsketten mit einem Umstieg am Bahnhof wird durch gute Abstellmöglichkeiten gefördert.

Chancen

Mobilitätsdrehscheibe

Eine attraktiv gestaltete Schnittstelle für den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln erhöht die Akzeptanz für intermodale Mobilität. Der Bahnhof Leutkirch mit seinem Umfeld fungiert bereits als Mobilitätsdrehscheibe. Allerdings lassen sich mit weiteren Verbesserungen Attraktivität und Akzeptanz bei den Bürgern weiter steigern. Als mögliche weitere Mobilitätszentrale im regionalen Nahverkehrsnetz könnte diese Rolle als intermodale Drehscheibe weiter gestärkt werden.

NeLe (Netzwerk Leutkirch)

Mit dem Netzwerk Leutkirch (NeLe) entsteht eine barrierefreie Internetplattform zur Nachbarschaftshilfe im Netz (Nachbarschaftshilfe 2.0). Über die Plattform sollen unkomplizierte und spontane Kontaktmöglichkeiten innerhalb der Nachbarschaft ermöglicht werden. Hierbei steht die Vermittlung von praktischer Unterstützung innerhalb der Nachbarschaften im Fokus (z.B. Einkäufe, Wissens- und Erfahrungsaustausch).

Schwächen

Abstellanlagen für Fahrräder

Die vorhandene Radabstellanlage am Bahnhof mit Platz für bis zu 72 Fahrräder hat ihre Kapazitätsgrenzen erreicht und der Bedarf kann nicht mehr gedeckt werden. Es gibt für dieses Gebiet auch den Wunsch nach der Aufstellung von Fahrradboxen. Mit weiteren Fahrradabstellanlagen wird der Bahnhof für Radfahrer attraktiver und auch die Nutzung multimodaler Verkehrsangebote wird so erleichtert.

Risiken

Schwächen in der intermodalen Kette

Strecken, die mittels mehrere unterschiedlicher Verkehrsmittel absolviert werden können, verlieren insgesamt an Attraktivität, sobald eines der Verkehrsmittel keine ausreichende Angebotsqualität bieten kann. Eine unattraktive Taktung im Bahnbereich kann die gesamten P+R oder B+R Ketten als Option zurückwerfen. Die Alternative ist häufig das Zurücklegen der Gesamtstrecke mittels mIV.

Angebotssituation

Angebot	Konkrete Leistung	Zielgruppen	Verknüpfung mit anderen Optionen (Intermodalität)	Schwächen / Stärken
Radabstellanlage am Bahnhof Leutkirch	Überdachte Abstellanlage für bis zu 74 Räder	Pendler und Schüler als regelmäßige Nutzer	Schnittstelle Rad / ÖPNV	Kapazität (Anzahl der Abstellplätze) nicht ausreichend Qualität bezogen auf Sicherheit nicht ausreichend (keine Boxen)
PKW Stellplätze am Bahnhof	Gebührenpflichtiger Parkplatz „Bahnhof“ (54 Plätze, max. 4,5h) Gebührenfreie Parkplätze Wurza-cher Straße (89 Plätze, 10 davon kostenpflichtig) und Poststraße (22 Plätze)	Pendler als regelmäßige Nutzer	Schnittstelle PKW / ÖPNV	Keine relevanten

2.7 Siedlungsentwicklung und Verkehr

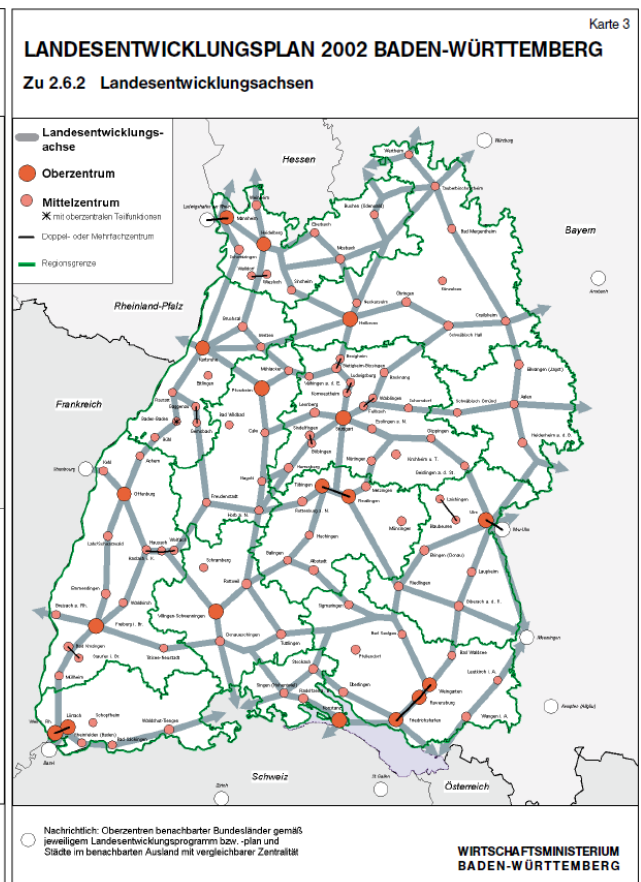
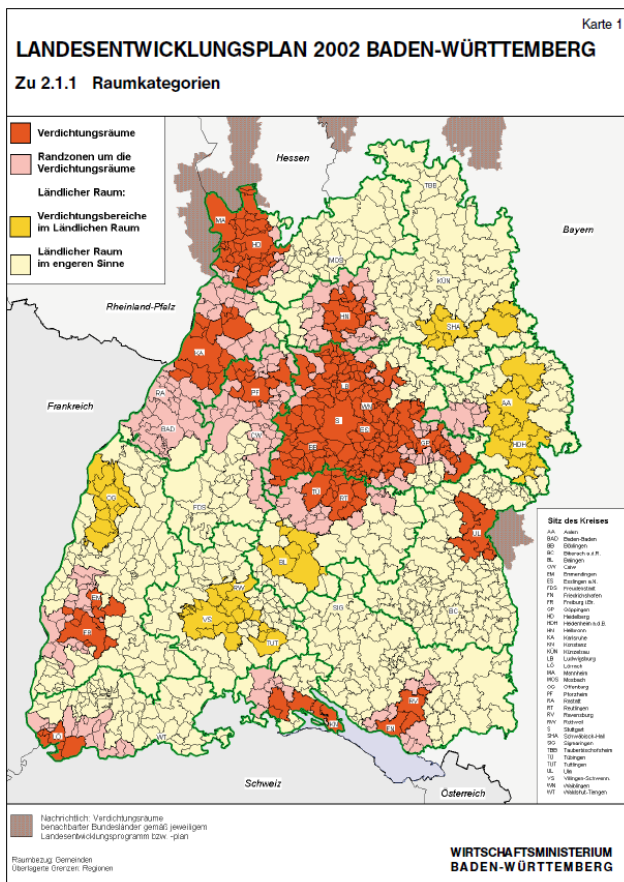
Räumliche Gesamtplanungen in Baden-Württemberg erfolgen in einem gestuften System aus

- Landesplanung
- Regionalplanung und
- Bauleitplanung der einzelnen Gemeinden.

Daraus ergeben sich Planungszuständigkeiten, die den Handlungsspielraum einzelner Kommunen definieren. Daraus ergeben sich die unmittelbaren Handlungsmöglichkeiten und Grenzen für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in den einzelnen Gebietskörperschaften.

Aktuelle Situation und Ausgangslage Leutkirch

Auf Landesebene dient der **Landesentwicklungsplan** der Sicherung und Ordnung der räumlichen Entwicklung des ganzen Landes. Er ist das rahmensetzende, integrierende Gesamtkonzept für die räumliche Ordnung und Entwicklung des Landes. An ihm sind alle räumlichen Planungen, insbesondere die Regionalplanung, die kommunale Bauleitplanung und die fachlichen Einzelplanungen zu orientieren. Er ist durch Rechtsverordnung der Landesregierung für verbindlich erklärt.



Leutkirch im Allgäu ist ein Mittelzentrum innerhalb der Region Bodensee-Oberschwaben, dessen Oberzentren die Städte Ravensburg, Weingarten und Friedrichshafen sind. Der Bereich Leutkirch umfasst den nordöstlichen Bereich des Landkreises Ravensburg, im Einzelnen die Städte und Gemeinden Aichstetten, Aitrach, Bad Wurzach, Isny im Allgäu und Leutkirch. Darüber hinaus gibt es Verflechtungen mit den Gemeinden des angrenzenden Oberzentrums Memmingen in Bayern. Leutkirch liegt laut Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg auf der Landesentwicklungsachse Lindau – Wangen – Leutkirch – Memmingen und der regionalen Entwicklungsachse Bad Saulgau – Aulendorf – Bad Waldsee – Bad Wurzach – Leutkirch – Isny.

Die Aussagen des Landesentwicklungsplans werden für die zwölf Regionen des Landes durch die Regionalplanung konkretisiert. Die Zuständigkeit hierfür liegt nach dem Landesplanungsgesetz bei den Trägern der **Regionalplanung**.

Die **Bauleitplanung** dient der städtebaulichen Entwicklung der einzelnen Gemeinde. Sie wird zweistufig in einem formalen bauplanungsrechtlichen Verfahren vollzogen. Zunächst wird in der vorbereitenden Bauleitplanung ein Flächennutzungsplan für das gesamte Gemeindegebiet aufgestellt. In der verbindlichen Bauleitplanung werden sodann Bebauungspläne für räumliche Teilbereiche des Gemeindegebiets aufgestellt. Während der Flächennutzungsplan nur behördenverbindliche Darstellungen über die Grundzüge der Bodennutzung enthält, regeln die Festsetzungen der Bebauungspläne die bauliche und sonstige Nutzung von Grund und Boden detailliert und allgemeinverbindlich.

Der **Flächennutzungsplan** für die Stadt Leutkirch stammt aus dem Jahr 2010. Im Sommer 2016 wurde zudem der Entwurf für einen **fortgeschriebenen Flächennutzungsplan 2030** vom Stadtrat gebilligt.

Es wurden für Teile des Stadtgebiets bedarfsbezogen **Bebauungspläne** aufgestellt.

Flächennutzung in Leutkirch

Die Flächennutzung in Leutkirch ist stark geprägt von landwirtschaftlichen Flächen. Im Jahr 2015 wurden knapp 60 % der Gemeindefläche landwirtschaftlich genutzt. Im Landesdurchschnitt Baden-Württembergs beträgt der Anteil der landwirtschaftlichen Flächen nur 45 %. Die Anteile der Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie der Waldflächen fallen in Leutkirch geringer aus als im Landesdurchschnitt (Abbildung 10).

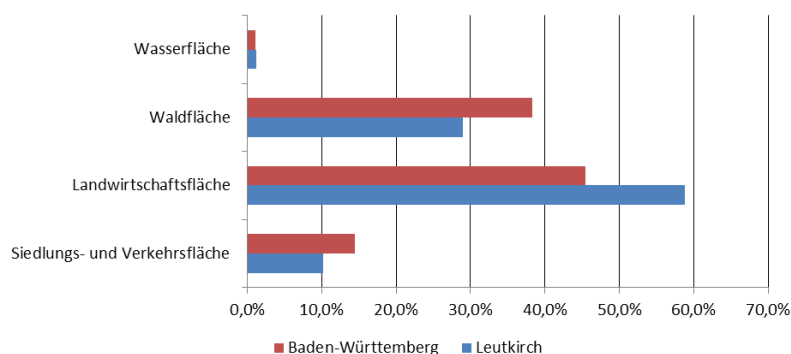


Abbildung 10: Anteile der jeweiligen Flächennutzung in Leutkirch und Baden-Württemberg (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2015)

Der Anteil von **Siedlungs- und Verkehrsflächen** hat sowohl in Baden-Württemberg insgesamt als auch in Leutkirch seit Ende der 1980er Jahre stetig zugenommen.

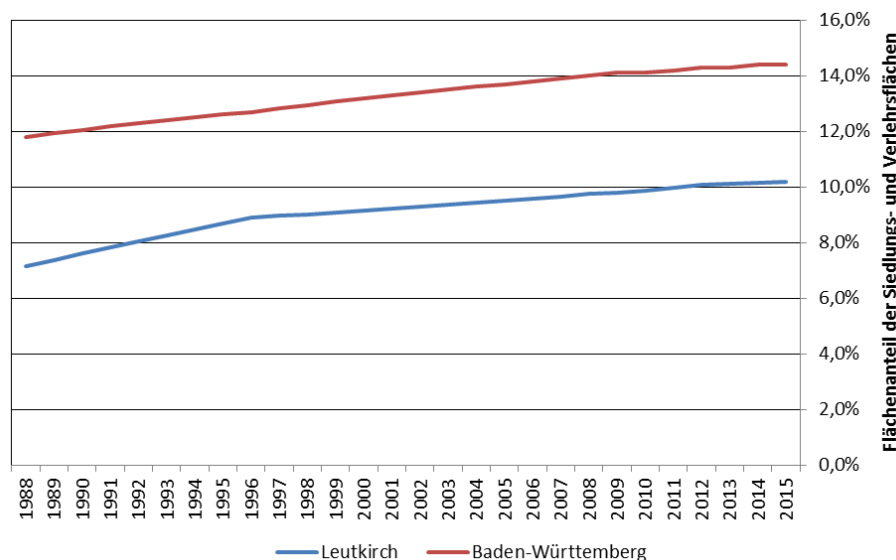


Abbildung 11: Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen in Leutkirch und Baden-Württemberg (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2015)¹

In den Jahren 2003 bis 2012 wurden insgesamt 12 Bebauungspläne aufgestellt um Baugrundstücke für den Wohnungsbau bereitzustellen. Damit wurden insgesamt 121 städtische und 46 private Grundstücke geschaffen, das entspricht Bauland für 258 Wohneinheiten (Stadt Leutkirch, 2017). Derzeit befinden sich Grundstücke in den Baugebieten „Isnyer Straße-West“, „Ausnang-Nord“, „Reichenhofen“ sowie in zwei Baugebieten in Gebrazhofen und Diepoldshofen in der Veräußerung bzw. wurden bereits verkauft. Im Rahmen einer kompakten Stadtentwicklungsstrategie wurde zudem für die gesamte Stadt Leutkirch das Baulückenzpotential erfasst. Um den weiteren Bedarf an Wohnbauflächen zu sichern verfügt die Stadt über eine Baulandreserve von etwa 30 ha, wovon 13 ha bereits im genehmigten Flächennutzungsplan ausgewiesen sind (Stadt Leutkirch, 2017).

An **Flächen zur gewerblichen Nutzung** in Leutkirch wurden in den vergangenen Jahren etwa 40 ha entwickelt. Momentan verfügt die Stadt über keine weiteren umfangreichen Flächenreserven für die Gewerbeflächenentwicklung (Stadt Leutkirch, 2017).

Derzeit strebt die Stadt Leutkirch die förmliche Festlegung eines **Sanierungsgebiets** entlang der Eschach an. Hierfür wird ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept erstellt und eine Förderung der Planungen angestrebt. Das Konzept wird mit der Beteiligung Leutkirchener Bürgerinnen und Bürger erstellt und soll eine umfassende städtebauliche Entwicklung ermöglichen. Im Fokus stehen hierbei die Hauptverkehrsachsen, Gebäude mit schlechter Bausubstanz und baufällige Gewässerränder entlang der Eschach (Stadt Leutkirch, 2017).

¹ Ab dem Jahr 2008 werden die Daten zur Flächennutzung jährlich erhoben. Von 1988 bis 2008 wurden die Daten alle 4 Jahre erhoben. Werte in den Jahren dazwischen wurden aus vorhandenen Daten linear interpoliert.

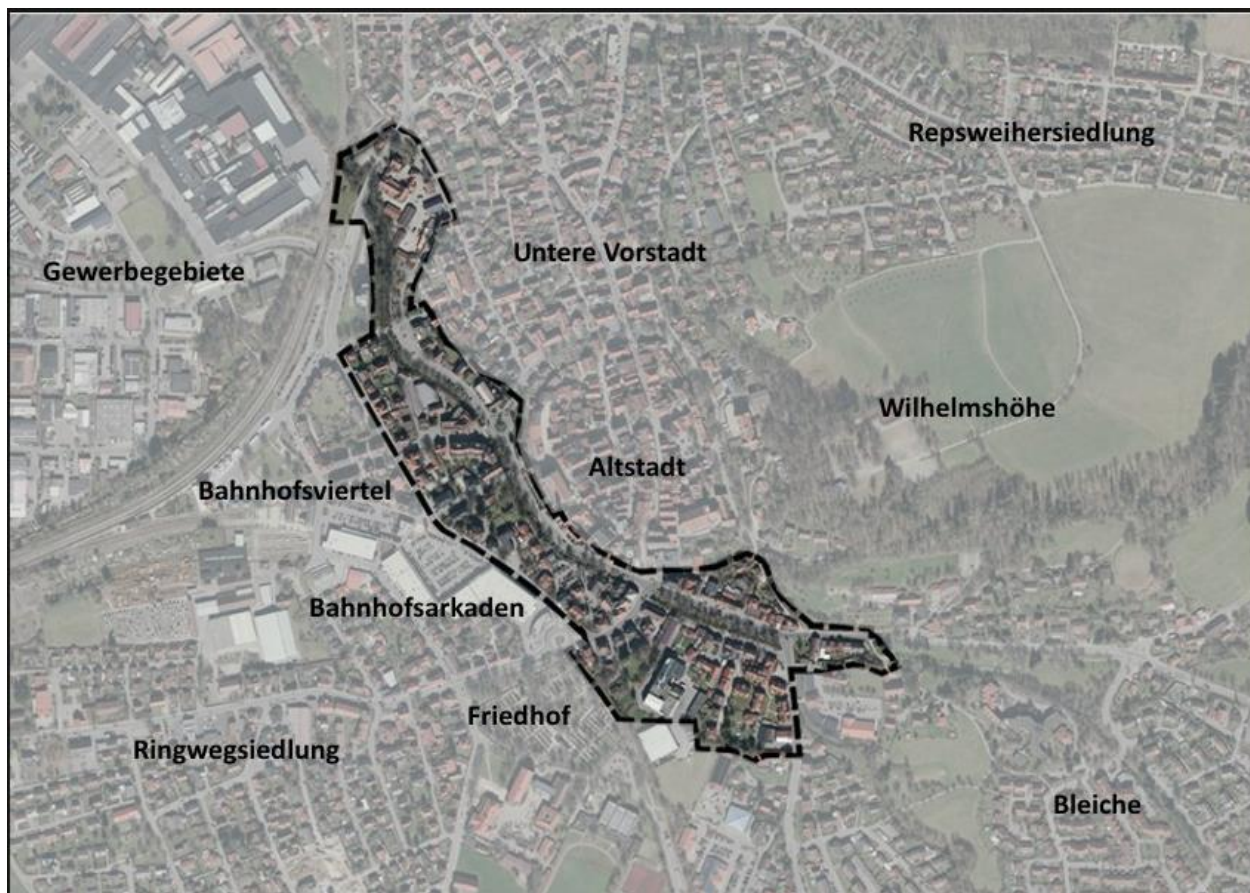


Abbildung 12: geplantes Festlegungsareal des Sanierungsgebiets "entlang der Eschach" (Stadt Leutkirch, 2017)

Stärken

Baulückenpotenzial bekannt

Im Rahmen einer kompakten Stadtentwicklungsstrategie wurde für die gesamte Stadt Leutkirch das Baulückenpotenzial erfasst. Dies schafft eine Grundlage für die Umsetzung eines Konzepts der kurzen Wege.

Chancen

Sanierungsgebiet „entlang der Eschach“

Hierfür wird ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept erstellt. Im Fokus stehen dabei die Hauptverkehrsachsen, Gebäude mit schlechter Bausubstanz und baufällige Gewässerränder entlang der Eschach. Die bietet die Chance einer gezielten Einbindung verkehrlicher Belange bei der Erstellung des ISEK.

Schwächen

Nahversorgungssituation in den Ortsteilen

Die Nahversorgung in den Ortsteilen beschränkt sich auf wenige verbliebene Angebote: Vier Bäckereien, die ein Grundsortiment an Lebensmitteln anbieten, sowie zwei Metzgereien finden sich aktuell noch. Die Nahversorgung bringt somit häufig (PKW-)Fahrten in den Hauptort mit sich.

Die Klärung, in welchem Umfang dieses Angebot durch mobile Lieferdienste ergänzt wird, läuft.

Analoges versus virtuelles Rathaus



Das Rathaus und weitere Verwaltungseinrichtungen finden sich in Leutkirch in zentraler Lage, mitten in der historischen Altstadt. Bewohner von Leutkirch können so schnell und problemlos Behördengänge erledigen und mit weiteren Erledigungen in der Innenstadt kombinieren.

In den acht Ortschaften werden in den Ortsverwaltungen von den Ortsvorstehern Sprechstunden angeboten. Aus verwaltungstechnischen Gründen können dort aber nur sehr wenige Dienstleistungen angeboten werden. Zentrale Anlaufstelle für nahezu alle Dienstleistungen ist das Bürgerbüro im Rathaus.

Die digitale Erledigung von Behördengängen durch die Bürger (Stichwort: „Virtuelles Rathaus“) von zu Hause oder unterwegs ist somit nicht möglich. Dies führt zu (PKW-)Fahrten in den Hauptort, die sich durch ein Virtuelles Rathaus vermeiden ließen.

Risiken

Demographische Entwicklung in den Ortsteilen

Ungünstige Versorgungssituationen und Verkehrsanbindungen mindern die Wohnqualität in den Ortsteilen. Dies kann zu Wegzug und einer negativen Bevölkerungsentwicklung mit Überalterung führen. Diese Situation stellt ältere Menschen mit ggf. eingeschränkter Mobilität in den Ortsteilen wiederum vor besondere Herausforderungen.

Angebotssituation

Angebote an der Schnittstelle zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität zielen überwiegend auf Verkehrsvermeidung ab und können folgende Bereiche berühren:

- Bereich ÖPNV-Anbindung: Wohnortnahe ÖPNV-Angebote
- Bereich Versorgung: Nahversorgungsangebote / Lieferdienste
- Bereich Arbeit: Heimarbeit / Wohnortnahe Gemeinschaftsarbeitsplätze
- Bereich Verwaltung: Virtuelles Rathaus

Das Konzept der kurzen Wege dient als Richtschnur, stellt ländliche Regionen mit disperser Struktur allerdings vor große Herausforderungen

Angebot	Konkrete Leistung	Zielgruppen	Verknüpfung mit anderen Optionen (Intermodalität)	Schwächen / Stärken
Gemeinschaftsbüros (Co-Working Spaces)	Wohnortnahe Gemeinschaftsbüros als zeitweise / flexible Alternative zu Heimarbeit oder Berufspendeln	Berufspendler	Keine, aber Stärkung Fuß- und Radverkehr und Beitrag zur Verkehrsvermeidung	Aktuell kein Angebot



<p>Nahversorgung in den Ortsteilen</p>	<p>4 Bäckereien mit Grundsortiment an Lebensmitteln + 2 Metzgereien</p>	<p>Bürger in den Ortsteilen</p>	<p>Keine, aber Stärkung Fuß- und Radverkehr und Beitrag zur Verkehrsvermeidung</p>	<p>Keine Angebote in der überwiegenden Zahl der Ortsteile</p>
<p>Virtuelles Rathaus</p>	<p>Aktuell einige Angebote für digitale Behördengängen</p>	<p>Bürger, vor allem in den Ortsteilen</p>	<p>Keine, aber Beitrag zur Verkehrsvermeidung</p>	<p>Angebote werden sehr wenig genutzt, da die Nutzer über spezielle Geräte verfügen müssen</p>

2.8 Information & Kommunikation

Beim Themenbereich Information & Kommunikation handelt es sich um einen Querschnittsbereich, der alle anderen oben aufgeführten Themenbereiche berührt. In diesem Sinne sind die Status Quo Betrachtungen zu den folgenden Aspekten an den jeweils hier vermerkten Stellen bereits weiter oben erfolgt:

ÖPNV

- Fahrplaninformation analog/ digital/ in Echtzeit

Mobilitätsmanagement

- Neubürgeransprache
- Zielgruppe Kinder, Jugendliche, Schüler
- Zielgruppe Senioren
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

Intermodalität

- Fahrplan-/ Echtzeit-/ Verspätungs- /Anschlussinformation an Umstiegsstellen

Bei diesen Ansätzen handelt es sich um Informations- und Kommunikationsmaßnahmen im eigentlichen Sinn. Darüber hinaus ist der Erfolg von bestehenden und neuen Mobilitätsangeboten in allen Themenbereichen von geeigneten Informations-, Kommunikations-, und Kennzeichnungsmaßnahmen abhängig. Die Vielzahl dieser Angebote wird hier nicht nochmals aufgelistet. Die Beschreibung der geeigneten Informations- und Kommunikationsaktivitäten zu den einzelnen Maßnahmen erfolgt im Kapitel „Maßnahmenkatalog“

3. Maßnahmen

Im Rahmen des Aktionsprogramms „Nachhaltige Mobilität Leutkirch im Allgäu“ wurden in einem breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozess zunächst sehr viele Ansätze für mögliche Projekte eingebracht. Diese wurden in mehreren Schritten in Absprache mit Experten zusammengefasst, ergänzt und priorisiert (Abbildung 13). Am Ende des Prozesses stehen 12 umfassende Projekte, die eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Leutkirch sicherstellen sollen.

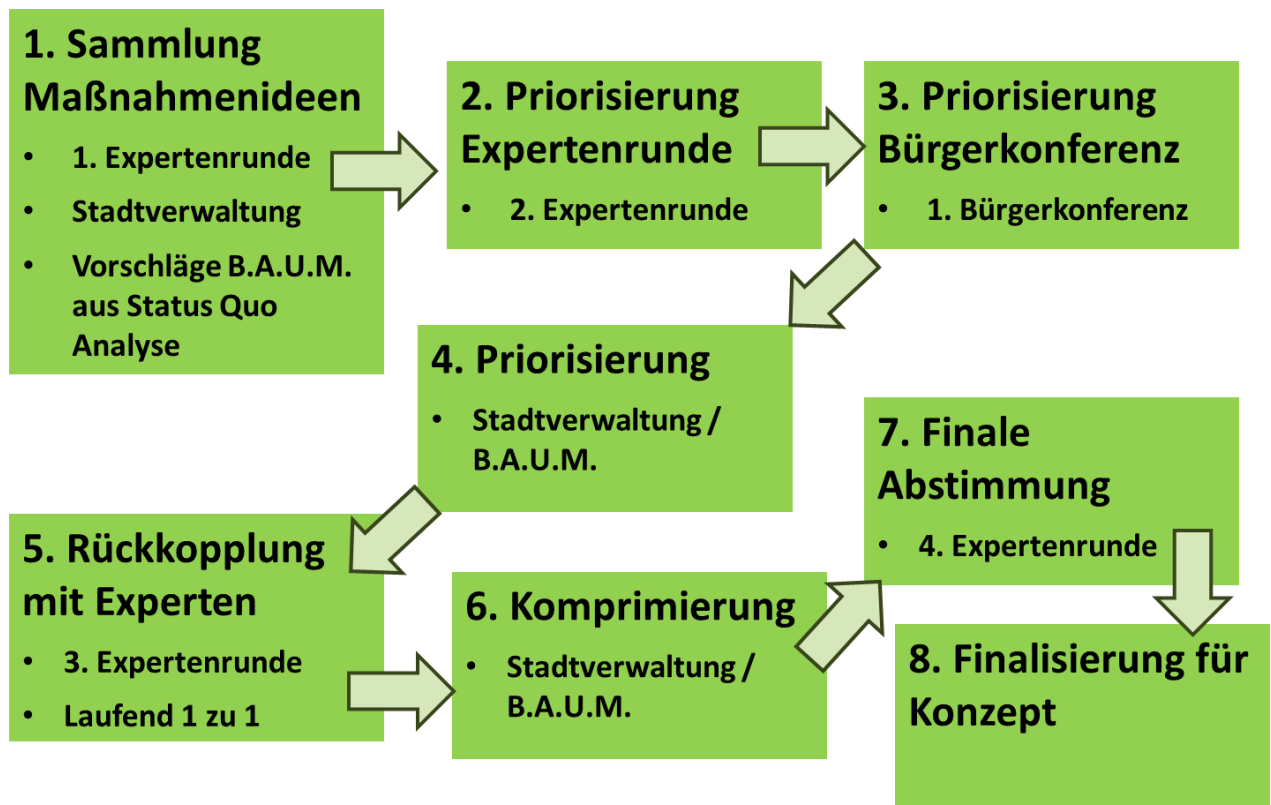


Abbildung 13: Schematische Darstellung des Entstehungsprozesses der Maßnahmen im Aktionsprogramm

Die Maßnahmen wurden in 5 thematische Handlungsfelder gegliedert, die zur besseren Unterscheidung farblich codiert wurden (Abbildung 14). In allen Handlungsfeldern werden zudem die Querschnittsthemen „Information und Kommunikation“ sowie „Intermodalität“ betrachtet.

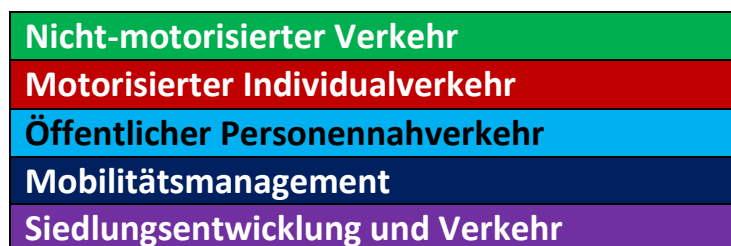


Abbildung 14: Handlungsfelder und farbliche Codierung im Aktionsprogramm

1) Leutkirch radelt voran

Situationsbeschreibung

Im Jahr 2014 wurde eine **Radverkehrskonzeption** für die Stadt Leutkirch erstellt. Diese zeigt Stärken und Schwächen sowie Entwicklungsmöglichkeiten für den Radverkehr in Leutkirch auf. Die aufgezeigten prioritären Handlungsgebiete des Radverkehrskonzepts können als Richtschnur für die Verkehrsplanung der Stadt und ihrer Ortsteile genutzt werden.

Ausreichende und qualitativ hochwertige **Radwegeverbindungen** sind, vor allem im ländlichen Raum, eine wichtige Voraussetzung um das Radfahren attraktiver zu machen. Zwischen vielen Ortsteilen Leutkirchs und der Kernstadt sind die Distanzen grundsätzlich für das Fahrradfahren geeignet, bisher fehlen jedoch teilweise sichere und attraktive Wegeverbindungen speziell für Radfahrer. Alternative Finanzierungsmodelle, die den städtischen Haushalt weniger belasten als die konventionelle Finanzierung des Ausbaus von Radwegen werden bisher kaum genutzt. Es besteht kein Austausch über mögliche weitere Formen der Finanzierung.

Ebenso wichtig wie gute Radwege sind qualitativ hochwertige **Abstellanlagen** für Fahrräder. Diese sind in Leutkirch teilweise schon vorhanden. Jedoch muss der Ausbau der Infrastruktur für Fahrräder noch weiter vorangetrieben werden damit ein sicheres Abstellen der Räder an wichtigen Zielorten ermöglicht wird.

Bisher existiert in Leutkirch der **Arbeitskreis Verkehr**, der sich jedoch nicht in der Hauptsache mit Rad- und Fußverkehr beschäftigt. Eine möglichst schnelle und effiziente Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrsplan bedarf der Priorisierung der zahlreichen Handlungsempfehlungen sowie einer Bündelung der Arbeitskapazitäten, vor allem personell.

Im Jahr 2017 fand erstmals, sehr erfolgreich, eine **verkehrspolitische Radtour** statt. Hierbei wurden Schwachstellen im städtischen Radverkehrssystem aufgezeigt. Viele der Probleme wurden seitdem behoben.

Das Fahrrad als Verkehrsmittel für den täglichen **Weg zur Arbeit** spielt bisher nur eine untergeordnete Rolle. Jedoch können gerade alltägliche Wege einen großen Beitrag zum Klimaschutz und auch zur Gesundheitsförderung in der Bevölkerung leisten. Bisher gibt es von Seiten der Stadt Leutkirch keine fokussierten Bemühungen das Radfahren auf dem Arbeitsweg zu fördern. Auch wird die Möglichkeit des Leasings von Rädern (JobRad) von den Unternehmen in Leutkirch bislang wenig genutzt.

Das Potenzial von **E-Bikes und Pedelecs** wird innerhalb der Verkehrsmittelnutzung in Leutkirch bisher noch nicht ausreichend genutzt. Die Hemmschwelle sich mit neuer Technik auseinanderzusetzen muss gesenkt werden. Durch die fehlende Möglichkeit neue Mobilitätsoptionen auszuprobieren fehlt es den Bürgern an Praxiserfahrungen und mögliche Einsatzbereiche für E-Bikes und Pedelecs im eigenen Mobilitätsverhalten bleiben unentdeckt.

Gerade im touristischen Bereich sind öffentlich zugängliche (und gut beworbene) **Ladepunkte für E-Bikes** wichtig und können ein entscheidender Anreiz sein Leutkirch als Destination für eine elektrisch

unterstützte Fahrradtour wahrzunehmen. Bisher besteht in einigen gastronomischen Betrieben der Stadt schon die Möglichkeit des Ladens der Fahrräder, diese werden jedoch kaum beworben und sind daher, vor allem bei Touristen, wenig bekannt. Das touristische Potenzial Leutkirchs in diesem Bereich wird nicht voll ausgeschöpft.

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Gute Erreichbarkeit von Leutkirch aus den Ortsteilen (und umgekehrt) für Radfahrer
- Gute Erreichbarkeit der Ortsteile untereinander
- Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer
- Steigerung des Anteils von Fahrrädern am Modal Split und gleichzeitig Verringerung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs insbesondere auf Arbeitswegen
- Errichtung zielnaher sowie sicherer und überdachter Abstellanlagen (ggf. mit Lademöglichkeit) und Integration von Fahrradboxen
- Stärkung der intermodalen Kette Rad/ÖPNV
- Regelmäßige und organisierte Form des Austauschs zwischen Verwaltung und Interessengruppen
- „kurze Dienstwege“ zur Identifikation von Problemen und Schwachstellen etablieren
- Unterstützung der Leutkircher Unternehmen bei der Einführung des JobRad-Modells (auch: Weitergabe von Rabatten an Kunden, die nicht am Jobrad-Modell teilnehmen können)
- Steigerung des Anteils von E-Bikes, Pedelecs und E-Lastenrädern
- Nutzung von Öko-Strom zum Laden der Räder
- Verbesserung der Lademöglichkeiten: Mindestens ein öffentlicher Ladepunkt wurde errichtet
- Bewerbung und Ausbau der vorhandenen Lademöglichkeiten in der Leutkircher Gastronomie
- Stärkung des E-Bike-Tourismus in der Region Leutkirch
- Regelmäßige Teilnahme der Stadt Leutkirch, ihrer Unternehmen und von Einzelpersonen am „Stadtradeln“-Programm

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Eine abgestimmte und priorisierte Liste der Maßnahmen aus dem **Radverkehrskonzept** kann als Richtschnur für weiteres Verwaltungshandeln dienen. Im Rahmen der Maßnahme werden klare Handlungsempfehlungen für den weiteren Ausbau der Radwegeverbindungen erarbeitet. Die Empfehlungen umfassen eine **Priorisierung** der auszubauenden Strecken und bauen auf den Erkenntnissen des Radverkehrsplans auf. Zur Bewertung der einzelnen Verbindungen und der daraus resultierenden Priorisierung werden die Faktoren Dringlichkeit, Wirkung, Machbarkeit und das Verhältnis von erwarteten Kosten zum erwarteten Nutzen herangezogen. Für folgende konkrete Verbindungen wurde bereits Verbesserungsbedarf festgestellt: Leutkirch – Aichstetten und zwischen den Ortsteilen Wuchzenhofen – Grund. Bei der Ausgestaltung der Radwege sind Verbesserungen wie (farbliche) Markierungen zu prüfen.

Insbesondere am Bahnhof sind gute **Abstellmöglichkeiten** für Fahrräder unerlässlich um die Intermodalität in diesem Bereich zu stärken. Nur wenn Fahrgäste das Fahrrad sicher am Bahnhof abstellen können werden sie dieses für den Weg zum Bahnhof oder von Bahnhof zum Zielort nutzen. Die bisher bestehende Anlage am Bahnhof hat ihre Kapazitäten erreicht und verfügt auch nicht über abschließbare Boxen. Diese sind jedoch gerade für teure E-Bikes und Pedelecs unbedingt vorzuhalten. Auch in der Leutkircher Altstadt sind abschließbare **Fahrradboxen** wichtig um die Attraktivität der Ladengeschäfte für radfahrende Kunden zu erhöhen.

Ein regelmäßiger **Austausch** über den Rad- und Fußverkehr in der Verwaltung mit Interessengruppen und ggf. auch Politik kann für ein verstärktes Bewusstsein gegenüber den Belangen von Radfahrern beitragen. Hierfür wird der bestehende Arbeitskreis Verkehr thematisch stärker auf Rad- und Fußverkehr fokussiert und ggf. um weitere Teilnehmende erweitert. Als Maßnahme zu weiterer regionaler und überregionaler **Vernetzung** sowie zum interkommunalen Erfahrungsaustausch sollte ggf. ein Beitritt in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (**AGFK-BW**) e. V. in Erwägung gezogen werden.

Die **verkehrspolitische Radtour** wird verstetigt und jährlich durchgeführt, so haben Radler die Möglichkeit informell und ohne Barrieren Probleme zu benennen. Die Stadt kann darauf kurzfristig reagieren und so den Radverkehr in der Stadt attraktiver gestalten.

E-Bikes und Pedelecs können im Gegensatz zu nicht-motorisierten Rädern das Auto auch auf längeren Strecken ersetzen bzw. die gleiche Strecke mit weniger Anstrengung ermöglichen. Um diese Entwicklung zu unterstützen müssen zunächst entsprechende Rahmenbedingungen in Leutkirch geschaffen werden.

Elektrisch unterstützte Fahrräder haben in der Regel einen höheren monetären Wert als konventionelle Fahrräder. Hieraus entsteht ein erhöhter Bedarf an sicheren und überdachten Abstellmöglichkeiten für diese Räder. Insbesondere an Zielen, mit einer längeren Verweildauer (bspw. Große Arbeitgeber, Bahnhof) müssen entsprechende Kapazitäten geschaffen werden. Diese sollten, wenn möglich, auch über eine Lademöglichkeit für die Räder verfügen.

Zudem stellt die Errichtung eines öffentlichen Ladepunkts, vor allem für E-Bike-Touristen einen wichtigen Baustein dieser Maßnahme dar.

Die Investitionskosten für elektrifizierte Fahrräder sind verglichen mit konventionellen Rädern relativ hoch. Umso wichtiger ist die Möglichkeit für Kunden die Räder vorher, auch über einen längeren Zeitraum zu testen. Die Stadt entwickelt in Kooperation mit lokalen Händlern ein Angebot für eine kostenfreie Testphase der Räder. Alternativ kann ein günstiges Angebot zum Verleih geschaffen werden. Die Mietkosten des Rades für den Testzeitraum werden nach positiver Kaufentscheidung vom Kaufpreis abgezogen.

Die bisherigen Möglichkeiten des Aufladens in lokalen Gastronomie-Betrieben sollen systematisch ausgebaut und sichtbar gemacht werden. Hierfür bietet sich beispielweise die Entwicklung einer Kampagne „**E-Bike-freundliche Gastronomie in Leutkirch**“ an. Diese informiert über verschiedene Kanäle (Flyer, Broschüre mit Karte, Aufkleber, u. ä.) über die (kostenfreien) Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs in Leutkirch.

Ein weiterer Baustein bei der Förderung von elektrifizierten Fahrrädern in Leutkirch ist die Aktivierung potenzieller Nutzern. Hierbei kann beispielsweise ein Leasing der wertigen Fahrräder über das sogenannte **JobRad-Modell** erfolgen. Dieses Modell bringt finanzielle Vorteile beim Erwerb eines Fahrrads sowohl für den Arbeitgeber als auch für die Arbeitnehmer. Durch diese Vorteile wird der Kauf eines Rades attraktiv und die Anzahl der Nutzer kann so erhöht werden. Die Stadt initiiert zudem eine Aktion, die es Bürgern unabhängig vom Arbeitgeber ermöglichen soll an einem ähnlichen Modell teilzuhaben. Hierfür wird eine gesammelte Bestellung von E-Bikes angestrebt und die Rabatte an die Kunden weitergegeben. Ziel ist eine öffentlichkeitswirksame Darstellung der Erfolge z.B. unter dem Motto „222 E-Bikes für Leutkirch“.

Stadtradeln ist eine bundesweite Kampagne des Klima-Bündnisses an der sich die Stadt Leutkirch 2017 zum ersten Mal beteiligt. Durch Teambildung sollen die Teilnehmenden drei Wochen im Jahr (und nach Möglichkeit darüber hinaus) dazu motiviert werden, ihre Alltagswege mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückzulegen. Durch den Wettstreit verschiedener Teams um die meisten gefahrenen Kilometer mit dem Fahrrad werden auch Menschen motiviert, die ansonsten nicht das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen.

Erste Schritte

- 1) Erfassung des Bedarfs für neue Radabstellanlagen und Fahrradboxen
 - a. Recherche zu Fördermitteln
 - b. Beantragung von Fördermitteln für Abstellinfrastruktur
- 2) Ladeinfrastruktur: Prüfung möglicher Standorte für Ladepunkte (mit integriertem Ladegerät)
 - a. mit EnBW prüfen, ob eine eBike-Verleihstation wie am Bahnhof in Karlsruhe eingerichtet werden kann
- 3) Die verkehrspolitische Radtour wird verstetigt
 - a. Terminfestlegung
 - b. Einladung der Akteure in der Verwaltung (Stadt)
 - c. Einladung von Bürgern über Tagespresse, Homepage und Flyer
- 4) Teilnahme der Stadt Leutkirch an der 11. Auflage der Aktion Stadtradeln (www.stadtradeln.de) 2018
 - a. Anmeldung
 - b. Bewerbung der Aktion in Leutkirch
 - c. Koordination der Teilnahme von Betrieben und Privatpersonen
 - d. Begleitende Öffentlichkeitsarbeit und öffentlichkeitswirksamer Abschluss der Aktion
 - e. Verstetigung in den Folgejahren
- 5) bestehenden „Arbeitskreis Verkehr“ thematisch ausweiten (vor allem Rad-/Fußverkehre stärker in den Blick nehmen)
 - a. Aufgreifen der Handlungsempfehlungen aus der Radverkehrskonzeption
 - b. Darstellung aller identifizierten Lücken im Radwegenetz

- c. Bewertung der einzelnen Verbindungen bzw. des Radwegeausbaus auf diesen hinsichtlich ihrer Dringlichkeit, Wirkung, Machbarkeit und seines Kosten-Nutzen-Verhältnisses.
- d. Prüfung ob Ladepunkt für E-Bikes an bestehende Auto-LIS angegliedert werden kann
- 6) Förderung des JobRad-Modells in den Unternehmen in Leutkirch
 - a. Erfahrungsaustausch initiieren mit Fa. Elobau
 - b. Koordination einer gemeinsamen Bestellung von Rädern (auch abseits des JobRad Modells)
- 7) E-Bikes-Aktion der Stadt initiieren
 - a. Aushandlung möglicher Rabatte für eine Sammelbestellung (s. JobRad)
 - b. Möglichkeit zum Ausprobieren und Bestellen unterschiedlicher Räder schaffen (Aktions- tag)
 - c. Einladung zum Aktionstag
 - d. Durchführung des Aktionstags
 - e. öffentlichkeitswirksame Begleitung der Aktion "Sammelbestellung"
- 8) Einführung von Dienst E-Bikes in der Stadtverwaltung (Vorbildfunktion)
 - a. Recherche zu Modellen und Preisen sowie zu Rabatten
 - b. Herbeiführung eines politischen Beschlusses zur Beschaffung von Dienstbikes
 - c. Anschaffung von Dienst E-Bikes und begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- 9) Entwicklung und Durchführung einer Kampagne zu „E-Bike-freundlicher Gastronomie Leutkirch“ (z. B. Anbieten eines „eRadlers“)
 - a. Erfassung der bestehenden Angebote
 - b. Aktivierung weiterer gastronomischer Betriebe
 - c. Erstellung einer Broschüre zu allen Angeboten und Auslegung an zentralen Orten
- 10) Planung und Durchführung eines E-Mobilitätstags in Zusammenarbeit mit lokalen Fahrradhänd- lern
 - a. Entwicklung eines Testangebots für E-Bikes (kostenlos als PR)
 - b. Organisation der Veranstaltung und Terminfestlegung
 - c. Einladung und Öffentlichkeitsarbeit
 - d. Öffentlichkeitswirksame Durchführung der Veranstaltung



<p>Verantwortlich für die Projektentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Leutkirch • Energiebündnis <p>Verantwortlich für die Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Leutkirch • Land BW • Energiebündnis, Energietisch Mittelstand • Wirtschaftsförderung („Abend der Wirtschaft“) • Ggf. Fa. „JobRad“ einbinden 	<p>Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • ADFC • VCD – Stammtisch • Stadt (Infrastruktur) • Unternehmen, z.B. Elobau für JobRad-Modell • Fahrradgeschäfte • Gastronomie <p>Hinweise zur Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abhängig von übergeordneten Trägern • Jobräder: kostenneutral für Arbeitgeber und 20-40% Einsparung für Arbeitnehmer ggü. Direktkauf • 20.000 € für 10 Dienst-E-Bikes
<p>Flankierende Maßnahmen</p>	
<p>Ursprung der Maßnahmenidee</p>	<p>Expertenrunde, Vorschlag B.A.U.M., Vorschlag Stadtverwaltung</p>
<p>Weitere Hinweise</p> <p>Infos zum Stadtradeln-Programm unter: www.stadtradeln.de</p> <p>Empfohlene Abstellanlagen (ADFC): http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/alle-geprueften-modelle</p> <p>JobRad-Modell: https://www.jobrad.org/</p> <p>Hinweise des ADFC zu öffentlichen Lademöglichkeiten: http://www.adfc.de/files/2/135/101118_ADFC-Workshop-Lademoeglichkeiten_oeffentlicher_Raum_neu.pdf</p> <p>Förderrichtlinie „München e-mobil“: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:9498a425-cda7-428c-8602-f4bdbc316780/foerderrichtlinie_elektromobilitaet_ab_01_01_2017.pdf</p>	

2) Leutkirch fährt miteinander

Situationsbeschreibung

Die Ortsteile Leutkirchs sind nur teilweise durch den ÖPNV erschlossen, dadurch bestehen für Menschen **ohne Pkw nur wenige Mobilitätsoptionen**. Hauptsächlich Kinder und Jugendliche und Senioren sind von diesem Defizit betroffen und abhängig von anderen Personen um ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. In vielen Familien müssen Hol- und Bringdienste der Eltern ein fehlendes Angebot für Kinder und Jugendliche ausgleichen. Die Ortschaft Herlazhofen hat in Kooperation mit der Stadtverwaltung Leutkirch im Jahr 2016 ein erstes Pilotprojekt einer **Mitfahrbank** ins Leben gerufen. Mit je einer Bank in Herlazhofen und Leutkirch wird ein Angebot geschaffen, welches es den Bewohnern ermöglicht auch ohne eigenes Auto zwischen den beiden Orten mobil zu sein.

Auf **Arbeitswegen** in und um Leutkirch besteht eine hohe Dominanz von Pkw bei der Verkehrsmittelwahl. Es gibt zwar vereinzelt feste Mitfahrpartnerschaften, jedoch sind diese oft sehr unflexibel und können nicht spontan vereinbart werden.

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Identifikation geeigneter übertragbarer Optionen gemeinschaftlicher Mobilität aus anderen Kommunen
- Ausweitung des Angebots Mitfahrbank auf weitere Ortsteile (Dabei Kollision mit ÖPNV Angebot prüfen und vermeiden)
- Etablierung einer Mitfahrplattform für Leutkirch und die Region

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Aktuell besteht eine Pilot-Umsetzung einer Mitfahrbank im Ortsteil Herlazhofen. Je eine markierte Bank in Herlazhofen und Leutkirch vereinfachen das Mitfahren/Mitnehmen. Eine Ausweitung dieses Pilotvorhabens auf weitere Ortsteile soll geprüft werden. Hierbei ist eine sorgfältige Abwägung notwendig ob die Mitfahrbank im Einzelfall mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot kollidiert.

Das Unternehmen Elobau hat bereits im Jahr 2014 vergeblich versucht die **Mitfahrplattform flinc** zu etablieren. Zusammen mit kommunalen Akteuren, Bürgern und großen Unternehmen soll die Einführung einer Mitfahrplattform erneut geprüft werden. Durch den Zusammenschluss des Potenzials von möglichen Miterfahrenden aus der gesamten Region und mehreren Unternehmen lässt sich die „kritische Masse“ der notwendigen aktiven Nutzer einer Mitfahrplattform erreichen, so dass diese auch zufriedenstellend und effizient nutzbar gemacht werden kann.

In anderen Kommunen sind bereits **etablierte Optionen gemeinschaftlicher Mobilität** vorhanden und in Bezug auf Organisation, betriebliche Ökonomie, Akzeptanz bereits getestet. In Leutkirch werden entsprechenden Modellversuchen, u.a. **privates Carsharing, Online-Mitfahrbörse, Bürgerbus** durchgeführt und erfolgreiche Modelle ausgebaut. Es wird davon ausgegangen, dass analoge Angebote wie eine Mitfahrbank dem ÖPNV weniger schaden als digitale Angebote. Diese Überlegung ist in eine Abwägung einzubeziehen.



Erste Schritte

- 1) Frage klären, inwiefern Mitfahrssysteme und Angebote des ÖPNV bzw. der Taxi-Anbieter kollidieren
 - a. Bevorzugung bestehender Busangebote → Kollision vermeiden
 - b. Erstellung einer Liste zu Ortschaften ohne ÖPNV → dringender Handlungsbedarf
- 2) Etablierte Modellen gemeinschaftlicher Mobilität in anderen Kommunen ermitteln
 - a. Tulln: Bezuschussung des Ruftaxiangebots von Seiten der Stadt → Modell prüfen
- 3) Konzept für Pilotversuche gemeinschaftlicher Mobilität entwickeln
- 4) geeignete und interessierte Ortsteile für eine Mitfahrbank ermitteln (alle Ortsverwaltungen ansprechen, Entscheidung in den Ortschaften anstreben, gemeinsame Veranstaltung)
 - a. Prüfung von Bankmodellen (Beispiel: Designbänke in Heimenkirch)
- 5) Sponsoren gewinnen (für Material: z.B. Stadt, für Aufbau: ggf. für Ehrenamt)
- 6) klären: Wer wird die Mitfahrplattform umsetzen? Stadt? Unternehmen? Beide zusammen?
- 7) Sichtung und Entscheidung zu Anbietern einer technischen Lösung (flinc, SAP TwoGo, blablacar)
- 8) Lizenzmodelle und Kosten prüfen
- 9) Kontakt mit Firma Elobau: welche Erfahrungen gibt es mit „offenen Lizenzen“ – Ausweitung auf Gemeindegebiet möglich?

Verantwortlich für die Projektentwicklung

- Ortsvorsteher
- Stadt Leutkirch
- Wolfgang Thaler

Verantwortlich für die Umsetzung

- Ortsvorsteher
-

Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung

- Jugendrat
- Teilgemeinde Herlazhofen
- Sponsoren
- Netzwerk Leutkirch (NeLe)
- Elobau (Nachhaltigkeitsbeauftragter Armin Hipper)
- Ernst Fischer und Karl-Heinz Schweigert (Bürgerkonferenz)
- Weitere Unternehmen
- Anbieter Mitfahrplattformen

Hinweise zur Finanzierung

- Kosten für Mitfahrbank pro OT: 1.000 €

Flankierende Maßnahmen

Ursprung der Maßnahmenidee

Vorschlag aus 1. Expertenrunde, Vorschlag B.A.U.M.

Weitere Hinweise

<https://utopia.de/bestenlisten/mitfahrgelegenheiten/>

3) Geteilte Mobilität – halber Stress

Situationsbeschreibung

In Leutkirch und seinen Ortsteilen besteht eine starke Pkw-Dominanz innerhalb des modal splits. Diese spiegelt sich auch in der hohen Pkw-Besitzquote mit zahlreichen Zweit- und Drittwagen in Haushalten wieder. Gerade die Zweit- und Drittwagen verursachen hohe Kosten pro Fahrteinheit, da sie deutlich weniger genutzt werden als die Erstwagen der Haushalte, jedoch die gleichen Fixkosten verursachen. Zudem verleitet die ständige Verfügbarkeit eines Wagens zur Nutzung dieses um den Besitz zu legitimieren.

Carsharing bietet die Möglichkeit jeweils das Fahrzeug zu nutzen, welches am besten den Bedürfnissen eines spezifischen Weges entspricht. Der Kauf eines privaten Pkw erfolgt jedoch in den meisten Fällen orientiert am Maximalbedarf (z.B. Komfort, Sicherheit, Transportkapazität) des Haushalts und wird dadurch in vielen Fällen nicht effizient genutzt.

Mit der Eröffnung einer großen **CenterParcs** Ferienanlage in unmittelbarer Nähe zur Stadt Leutkirch im Jahr 2018 bietet sich die einmalige Möglichkeit, ein CarSharing-System zu entwickeln, welches es den Besuchern ermöglicht auch ohne eigenes Auto die Umgebung der Anlage und die Stadt Leutkirch zu besuchen. Bei geeigneter Auslegung könnten das System Einheimische wie Gäste gleichermaßen nutzen.

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Nutzung von Carsharing statt Anschaffung eines 2. Autos
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs trotz Zugriff auf PKW
- Einbindung der kommunalen Flotte in das CarSharing System (höhere Effizienz und größerer Pool)
- Schaffung eines Anreizes die Anreise in den Ferienpark ohne eigenen Pkw zu gestalten
- Etablierung eines kombinierten CarSharing Systems für die die Bürger von Leutkirch und der Region sowie die Gäste der CenterParcs Ferienanlage

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Die **Kostentransparenz** für die Nutzer beim Carsharing kann zu einer reflektierteren Verkehrsmittelwahl führen und so den Anteil des motorisierten Individualverkehrs senken. Zudem bieten Carsharingsysteme die Möglichkeit der flexiblen Nutzung unterschiedlicher Fahrzeuge je nach Bedarf, wohingegen Privat Pkw diese Flexibilität nicht aufweisen. Ein gutes regionales Beispiel ist das Carsharing-system Stadtfliiter in Kempten.

Die Möglichkeiten des **Carsharings im ländlichen Raum** (in den Ortsteilen) sollen geprüft werden. Hierfür werden angepasste Konzepte für kleine Siedlungen entwickelt („Nachbarschafts-Carsharing“). Die Besonderheit des Carsharings im ländliche Raum besteht in der häufig geringen Anzahl an Nutzern. Diese kann hinderlich sein um eigenständige Angebote, Carsharing-Fahrzeuge oder aufwändige Abrechnungssysteme tragfähig zu etablieren. Der Bundesverband Carsharing verfügt hierzu über einen großen Erfahrungsschatz, der genutzt werden sollte.

2018 wird in unmittelbarer Nähe zur Stadt Leutkirch eine der größten Ferienanlagen Europas eröffnet. Viele Besucher gestalten die Anreise mit dem eigenen Pkw weil es vor Ort keine ausreichenden Möglichkeiten gibt ohne eigenes Auto individuell mobil zu sein. Hier kann ein **CarSharing-System in Zusammenarbeit von Stadt Leutkirch und CenterParcs** Abhilfe schaffen. Viele der Besucher werden nur an einzelnen Tagen die Anlage verlassen um die Umgebung zu erkunden. Die Mitnahme des eigenen Pkw nur für diesen Zweck ist sehr ineffizient. Ein CarSharing System schafft einen Anreiz, die Anreise in den CenterParc mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu gestalten. Vor Ort können sich die Gäste dann CarSharing-Autos leihen. Umgekehrt steht die so geschaffen und von den Gästen weitgehend ausgelastete CarSharing Flotte auch den Einheimischen in Leutkirch und in der Region zur Verfügung. Besonders reizvoll bei Carsharing-Systemen ist die gleichzeitige Möglichkeit der Förderung der **Elektromobilität**: E-Fahrzeuge haben im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen einen hohen Anschaffungspreis und geringe Betriebskosten. E-Autos lohnen sich daher vor allem wenn sie häufig genutzt werden. Im Carsharing besteht die Chance hierzu. Mit der Integration von elektrischen Fahrzeugen in die Carsharing-Flotte besteht zudem die Chance für Nutzer, diese neuen Antriebstechnologien niedrigschwellig zu testen (siehe dazu auch Maßnahme „**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**“).

In der Stadt Leutkirch sollte zudem die **Integration der kommunalen Flotte** außerhalb der Nutzungszeiten in das Carsharing geprüft werden. Eine stärkere Auslastung der Fahrzeuge führt zu einer effizienteren Nutzung dieser (insbesondere bei Elektrofahrzeugen) und zum anderen erhöht eine größere Fahrzeugflotte im Carsharing auch die Attraktivität des Systems für Nutzer.

In einem weiteren Schritt sollten auch langfristige Optionen, die derzeit noch nicht realisiert werden können oder sich erst in der Testphase befinden betrachtet werden (z.B. car2come).

Erste Schritte

- 1) geeignetes Modell definieren: bottom-up (kleinere, von Bürgern initiierte Car-Sharing Angebote, vernetzt in der Region) versus top-down (Kooperation mit einem großen Anbieter, der schnell ein möglichst flächendeckendes Angebot schafft)
 - a. Abrechnung über flinkster prüfen
 - b. Kontakt mit Energiebündnis (Hr. König) und Autohaus Sirch
- 2) Pilotprojekt in der Kernstadt mit E-Fahrzeugen: Standorte am Bahnhof und am Viehmarkt (Ziel: Nutzungserfahrung, Wirtschaftlichkeit, Erfahrungsplattform für Zukunft)
 - a. Prüfung von Fördermitteln
 - b. Koordination der Einführung und begleitende Pressearbeit
- 3) Beratungsgespräch „Nachbarschafts-Carsharing“ für den ländlichen Raum vereinbaren (mit Bundesverband Carsharing/ Vertretern aus dem Landkreis EBE)
- 4) Langfristige Strategie zur Ausweitung des Carsharings in die Ortsteile entwickeln
- 5) prüfen ob kommunale Fahrzeugen in das Carsharing integriert werden können (shared fleet) prüfen
- 6) Pilotprojekt Carsharing in Kooperation mit CenterParcs entwickeln
 - a. Kooperationsgespräche

<p>b. Entwicklung eines Nutzungs- und Preismodells</p> <p>c. Durchführung eines Modellversuchs unter Nutzung des bereits aufgebauten Piloten der Stadt</p> <p>7) Snappcar/tamyca (private Autovermietung) als Ergänzung zum Carsharing prüfen</p>	
<p>Verantwortlich für die Projektentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Energiebündnis • ggf. Fa. Sirch (Tobias Sirch) • Bertold König <p>Verantwortlich für die Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Energiebündnis • Stadt Leutkirch • 	<p>Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bundesverband Carsharing • „Bodensee mobil“ vgl. Isny • CenterParcs <hr/> <p>Hinweise zur Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung der Stadt (Platz, Lademöglichkeit, Infrastruktur, Fixkostenzuschuss)
<p>Flankierende Maßnahmen</p>	
<p>Ursprung der Maßnahmenidee</p>	<p>Vorschlag aus 1. Expertenrunde, Vorschlag B.A.U.M.</p>
<p>Weitere Hinweise</p> <p>http://www.stadtflitzer-carsharing.de/fahrzeuge/kempton</p> <p>https://www.myscotty.com/carsharing/tamyca (ehemals tamyca)</p>	

4) Postfossile Mobilität

Situationsbeschreibung

Elektromobilität spielt eine große Rolle, wenn es darum geht den motorisierten Individualverkehr klimafreundlicher zu gestalten. Die Potenziale für elektrisch betriebene Fahrzeuge werden in Leutkirch bisher nicht konsequent genutzt und der Anteil von Elektromobilen in der Stadt ist weiterhin gering. Viele Wege umfassen kurze Distanzen und sind daher optimal für Elektrofahrzeuge geeignet, deren größtes Problem heute die begrenzten Reichweiten sind. Viele Bürger haben nur ein **begrenzt** Wissen über die heute schon möglichen Reichweiten und die Technik von Elektrofahrzeugen. Zudem hatten sie in den meisten Fällen noch keine Möglichkeit Elektrofahrzeuge selbst auszuprobieren.

Neben der batterie-elektrischen Mobilität entwickeln sich **weitere Formen nichtfossiler** oder schadstoffarmer Antriebe. Dazu zählen Brennstoffzellen-Fahrzeuge auf Basis von Wasserstoff (der z. B. aus Solarenergie gewonnen wird). Dazu zählen auch Erdgasfahrzeuge, deren Treibstoff Methan ggf. zukünftig auf dem Weg der Elektrolyse aus Überschussstrom der erneuerbaren Quellen gespeist werden kann.

Derzeit besteht noch kein **Carsharing-System** in Leutkirch. Doch gerade hier lassen sich die Vorzüge der Elektromobilität besonders gut erleben. E-Fahrzeuge haben im Gegensatz zu konventionell angetriebenen Wagen hohe Investitionskosten aber geringere Kosten/km. Hierdurch werden E-Fahrzeuge effizienter, je häufiger sie genutzt werden. In Carsharing-Systemen kann ein deutlich höherer Nutzungsgrad der Fahrzeuge als im Privatbesitz erreicht werden.

Die **Flotte der kommunalen Fahrzeuge** umfasst aktuell 2 Elektrofahrzeuge. Der überwiegende Teil der Flotte wird derzeit konventionell angetrieben. Die meisten Dienstfahrten finden jedoch mit wenig Gepäck und über kurze Distanzen statt und sind daher prinzipiell für den Einsatz von Elektrofahrzeugen geeignet. Gasfahrzeuge können als schadstoffarme Alternativen eingesetzt werden.

Die Dominanz von fossil-betriebenen Fahrzeugen beschränkt sich nicht nur auf die kommunale Flotte, sondern auch viele **Betriebe** setzen bei **Dienstwagen** weiterhin auf konventionelle Antriebe obwohl die Einsatzzwecke größtenteils auch von E-Fahrzeugen bedient werden können. Mit der Eröffnung des neuen **CenterParcs** kommt ein weiterer Großbetrieb hinzu. Hier könnte die Nutzung von E-Autos sowohl auf dem Parkgelände als auch für die Gäste sinnvoll sein.

Bisher bestehen nur vereinzelt Lademöglichkeiten für Elektro-Fahrzeuge im öffentlichen Raum. Gerade für Personen, die nicht über einen eigenen Stellplatz mit Stromanschluss verfügen ist ein Ausbau der **Ladeinfrastruktur** notwendig. Dies gilt für die Stadt, die Ortsteile und insbesondere auch für den geplanten CenterParc. Dasselbe gilt für die Tankinfrastruktur für Erdgas; hier fehlt es komplett an einem attraktiven Angebot in der Stadt und der Region.

Grundsätzlich könnten auch Treibstoffe auf Basis von Biogas in der Region erzeugt werden. allerdings kollidiere der Anbau von Energiepflanzen mit ästhetischen und ethischen Zielen (Stichworte: „Vermaisung“, „Teller statt Tank“)

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Erhöhter Anteil elektromobiler (oder anderer postfossil angetriebener) Fahrzeuge bei Bürgern, Unternehmen und kommunaler Flotte
- Elektrische Fahrzeuge im Carsharing der Energiegenossenschaft
- Weiter ausgebaut, optimierte Ladeinfrastruktur
- Integration der kommunalen Flotte in Carsharing
- Elektromobilität ist in großen Betrieben im Pilot-/ Flächeneinsatz
- Die Lade- und Tank-Infrastruktur ist offen für alle Technologien (auch Biogas, Wasserstoff, Redox Flow)

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Um eine Kaufentscheidung für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug zu treffen und die Vorzüge der Elektromobilität sichtbar zu machen sowie um bestehende Ängste zu nehmen, ist es wichtig **Elektromobilität „erfahrbar“** zu machen. Die Verbreitung der Elektromobilität ist auch von der Sichtbarkeit entsprechender Fahrzeuge auf den Straßen abhängig. Hierdurch wird den Bürgern die Alltagstauglichkeit nähergebracht und die Existenz von E-Fahrzeugen im Straßenraum immer selbstverständlicher. Ein „**Elektromobilitätstag**“ kann Interessierten Informationen zu verschiedenen Modellen und elektrischen Mobilitätsoptionen geben. Dieser kann in Kooperation mit lokalen Autohäusern und Fahrradhändlern durchgeführt werden. Die Kommune spielt hierbei eine wichtige Vorreiterrolle.

Gerade die Dienstwagen der **kommunalen Flotte** eignen sich oftmals für einen Umstieg auf elektrisch betriebene Wagen, da diese häufig nur kurze Strecken mit wenig Gepäck zurücklegen müssen. Eine Nutzung der kommunalen Flotte (insbesondere der Elektrofahrzeuge innerhalb dieser), durch Bürger außerhalb der Nutzungszeiten kann die Effizienz der Fahrzeuge weiter steigern und Bürgern die Möglichkeit geben Elektrofahrzeuge zu nutzen. Die Integration von kommunalen Fahrzeugen in das lokale Carsharing-System (**shared-e-fleet**) soll daher geprüft werden.

Viele **Großbetriebe** in Leutkirch nutzen fossil angetriebene Fahrzeuge auch für Strecken, die mit E-Fahrzeugen gut abgedeckt werden können (keine Ferndistanzen). Hierbei könnte auch der Einsatz von E-Fahrzeugen in Paket- und Kurierdiensten eine nennenswerte Einsparung von Treibhausgasemissionen hervorrufen. Insbesondere für Fahrten auf dem neuen **CenterParcs**-Gelände könnten E-Fahrzeuge eingesetzt werden. Ein Carsharing-System mit Elektrofahrzeugen könnte insbesondere die Mobilitätsbedürfnisse derjenigen Gäste erfüllen, die ohne eigenes Auto anreisen bzw. die Attraktivität der Anreise ohne eigenen Pkw deutlich steigern.

Die Stadt Leutkirch will auch bei der **Schaffung von Ladeinfrastruktur** vorgehen und für die elektrischen Fahrzeuge der kommunalen Flotte eine Ladesäule errichten. **Fördermöglichkeiten** für die öffentliche Ladeinfrastruktur sind zu prüfen und entsprechende Anträge frühzeitig zu stellen.

Es sollen nicht ausschließlich die batterieelektrischen Systeme gefördert werden. Um offen für die Entwicklung und Nutzung weiterer postfossiler Transporttechnologien zu bleiben, werden am Ort auch andere Lade- und Tanksysteme exemplarisch installiert, z. B. eine Gastankstelle (perspektivisch zu betreiben mit Methan aus einer Power-to-Gas Anlage), möglichst eine Wasserstofftankstelle und zu gegebener Zeit eine Station zum Aufladen von Redox-Flow-Systemen (Zink-Luft-Batterie).

Erste Schritte

- 1) Einsatz von E-Fahrzeugen auf dem CenterParcs-Gelände prüfen
- 2) Konzept und Umsetzungsplan für die Einführung eines E-Carsharings für Gäste des CenterParcs entwickeln
- 3) Informationen zu den Effekten der Elektromobilität besorgen sowie den Verantwortlichen und Bürgern zur Kenntnis bringen (Stichwort: „Sind Elektrofahrzeuge wirklich eine ökologische Lösung?“)
- 4) Einen Elektromobilitätstag organisieren und durchführen (ggf. weitere Informationsveranstaltung, evtl. bei Autohaus Sirch, alle Autohäuser anfragen)
- 5) Umstellungsoptionen der kommunalen Flotte auf E-Fahrzeuge prüfen (ggf. shared e-fleet)
 - a. Prüfung der Möglichkeit zur konzeptuellen Weiterentwicklung
 - b. Prüfung von Fördermöglichkeiten einer Konzepterstellung
- 6) Fördermittel für Konzeption und Umsetzungsmaßnahmen im Bereich Elektromobilität akquirieren, insbesondere für Ladeinfrastruktur ²
- 7) EnBW/OEW bei der Errichtung und der Kommunikation zu den Ladestationen auf 2 Parkplätzen und am Viehmarktplatz unterstützen
- 8) Elektrische Mobilitätsoptionen in Betrieben konkret bewerben und Informationen bereitstellen
- 9) Erdgastankstelle im kommunale Betrieb errichten und für die Öffentlichkeit zugänglich machen
- 10) sich um ein Modellprojekt zum Thema Fahre mit Wasserstoff bewerben

Verantwortlich für die Projektentwicklung

- Bertold König (Energiebündnis)
- Tobias Sirch (Autohaus)
- Stadt Leutkirch
- CenterParcs

Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung

- Leutkircher Autohäuser
- Energiegenossenschaft
- CenterParcs
- Unternehmen / Große Arbeitgeber in Leutkirch

² vgl. aktuell zweiter Förderaufruf des Bundesverkehrsministeriums für Ladeinfrastrukturprojekte ([Förderaufruf, Förderrichtlinie.](#))



<p>Verantwortlich für die Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Stadt Leutkirch ● CenterParcs ● Unternehmen 	<p>Hinweise zur Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Diverse Förderprogramme auf Landes- und Bundesebene
<p>Flankierende Maßnahmen</p>	<p>Geteilte Mobilität</p>
<p>Ursprung der Maßnahmenidee</p>	<p>Vorschlag aus 1. Expertenrunde</p> <p>Maßnahme ist Umsetzungsbaustein zu Leitbild Verkehr im IKK Leutkirch sowie „Leitbild Energie“</p>
<p>Weitere Hinweise</p> <p>http://www.e-mobilbw.de/</p> <p>http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/</p> <p>http://www.e-carsharing.net/</p> <p>Förderaufruf und Förderrichtlinie für eine Förderung der Ladeinfrastruktur</p>	

5) Grenzenlos öffentlich

Situationsbeschreibung

Das **Angebot** des Öffentlichen Personennahverkehrs in Leutkirch wird vor allem in den Ortsteilen und zu Tagesrandzeiten als unzureichend empfunden. Zwischen den einzelnen ÖPNV Angeboten bestehen teilweise keine abgestimmten **Verknüpfungen**. Der bodo-Verkehrsverbund wird in 2018 um den Landkreis Lindau erweitert, in diesem Gebiet besteht ein einheitlicher Tarif und die Tickets können sowohl für Busse als auch für Bahnen genutzt werden.

Hohe Kosten werden heute durch das bestehende **Stadtbussystem** verursacht. Das Angebot hingegen scheint die vorhandenen Bedarfe nur bedingt decken zu können, an anderen Stellen ist die Auslastung des bestehenden Angebots bisweilen zu gering.

Das starre System im ÖPNV führt heute dazu, dass in nachfrageschwachen Orten und zu gering frequentierten Zeiten kein Angebot besteht. Mit **flexiblen Bedienformen**, ließe sich im ÖPNV aber unter diesen Bedingungen ein Angebot aufrechterhalten.

Große Barrieren zur Nutzung des ÖPNV bestehen in Leutkirch für Menschen mit **Mobilitätseinschränkungen**, Die Wartebereiche sowie auch die Einstiegs- und Ausstiegssituation sind nicht immer barrierefrei oder barrierearm gestaltet. Diese Situation erschwert es Menschen mit Behinderungen aber auch Älteren und Menschen mit Kinderwagen den ÖPNV zu nutzen und es wird stattdessen auf andere Mobilitätsoptionen zurückgegriffen (meistens das Auto).

Das bisher bestehende **komplexe Informationsangebot** über die verschiedenen Verkehrsmittel stammt aus unterschiedlichen Quellen und überfordert viele Nutzer, insbesondere bei der Planung von intermodalen Verkehrsketten. Dementsprechend wird häufiger auf den Individualverkehr zurückgegriffen auch wenn ein ÖPNV-Angebot besteht. Vorhandene **Anwendungen** (Apps), die eine intermodale und integrative Planung über die verschiedenen Angebote hinweg leisten, sind nicht ausreichend bekannt oder werden nicht genutzt. Besonders für Ältere besteht das Problem, dass die **integrierte Streckenplanung** im ÖPNV ausschließlich digital verfügbar ist. Die Anwendungen „wohin-du-willst“ und „bodo“ bieten schon heute Echtzeitinformationen zu Bussen und Bahnen an. Umfassendere App's wie „Free-2-Move“ oder „Mobility Map“ verbinden sogar die ÖPNV Angebote mit Carsharing-Systemen.

Zukünftig wird der ÖPNV sowohl in urbanen als auch in ländliche Räumen zunehmend autonom fahren. Um Leutkirch auf diese Entwicklungen vorzubereiten, müssen schon heute Weichen gestellt und Untersuchungen unternommen werden. Die Landesregierung verfolgt das Ziel, „autonom fahrende Systeme“ insbesondere im ÖPNV möglichst schnell in den Testbetrieb zu bringen um die Auswirkungen, Chancen und Risiken besser erforschen zu können.

Viele Arbeitnehmer in Leutkirch fahren nur kurze Strecken vom Wohnort zur Arbeit. Es gibt jedoch kein attraktives Angebot um Arbeitswege innerhalb Leutkirchs mit Öffentlichen Verkehrsmitteln abzudecken.

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Besser abgestimmte Verknüpfungen im ÖPNV-Netz, vor allem auch über die Grenze nach Bayern
- Stundentakt bewusst machen (Verbesserungen sind bisher noch nicht ausreichend bekannt)
- Integriertes Informationsangebot (verkehrsmittelübergreifend) unter Nutzung digitaler Systeme
- Flexibles nachfrageorientiertes Angebot zur Verbindung der Ortsteile mit dem Stadtkern
- Ein Großteil der Haltestellen in Leutkirch ist barrierefrei umgebaut
- Leutkirch und die Region sind technologisch gut gerüstet für das Zeitalter des autonomen Fahrens
- Arbeitnehmerinnen mit Wohn- und Arbeitsort in Leutkirch können einen attraktiven, kostenfreien Werksbus nutzen
- Klimavorteil bei Elektrifizierung der Allgäubahn (ab 2020) betonen und offensiv bewerben

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Die **Bedarfe**, vor allem in den Ortsteilen sollten geprüft werden und die Bewertungsgrundlage für die Angebotserstellung transparent sein. Besonderer Wert muss auf die **Verknüpfung** unterschiedlicher Angebote gelegt werden um **intermodale Verkehrsketten** zu ermöglichen.

Das **Stadtbusssystem** wird so optimiert, dass möglichst viele Fahrgäste den Bus nutzen und die Kosten pro Fahrgast gesenkt werden können. Es ist zu prüfen ob das Angebot den Nutzerwünschen entsprechend ausgebaut werden kann.

In bedarfsschwachen Bereichen werden **alternative Bediensysteme** geprüft (Anruf-Sammel-Taxi, Rufbus etc.). In einem **Beteiligungsprozess** zur künftigen ÖPNV-Entwicklung können die Bürger Leutkirchs konkrete Verbesserungsvorschläge einbringen.

In Leutkirch wird ein Großteil der Haltestellen **barrierefrei** umgebaut. Hierzu werden Fördermittel möglichst umfänglich in Anspruch genommen. Der verbleibende Höhenunterschied zwischen Haltestelle und Bus kann durch Neigetechnik in den Bussen ausgeglichen werden. Bei Neuanschaffung von Bussen wird darauf geachtet, dass die Fahrzeuge mit entsprechender Technik ausgerüstet sind. Möglichst viele Haltestellen in Leutkirch und seinen Ortsteilen werden mit Blindenleitlinien werden ausgestattet. Zudem wird an stark frequentierten Haltestellen ein Wetterschutz angebracht um den Komfort für die Fahrgäste zu erhöhen und die Nutzung des ÖPNV auch bei schlechtem Wetter attraktiv zu halten.

Die Einführung eines digitalen Angebots, welches **integrierte Verkehrsketten** abbilden kann führt zu einer intuitiveren und einfacheren Streckenplanung und senkt die Barriere für die Nutzung des ÖPNV. Hierbei ist es wichtig, dass die **Informationsmöglichkeiten** sowohl zu Hause, als auch unterwegs per App besteht. . Das soll u.a. durch eine „MobiCard“ realisiert werden, die die Nutzung des ÖPNV auch Landesgrenzen-übergreifend ermöglicht.

Autonom-fahrende Systeme im Öffentlichen Verkehr bieten viele Chancen: Sie können den ÖPNV effizienter und bedarfsgerechter abbilden als konventionelle Modelle. Aus diesem Grund wird die Landesregierung ein Pilotprojekt mit autonom fahrenden Kleinbussen im Tür-zu-Tür-Betrieb fördern. Da insbesondere die Implementierung solcher Systeme im ländlichen Raum herausfordernd bleibt wäre

es ein großer Gewinn für die gesamte Region, wenn Leutkirch als Modellregion innerhalb des Pilotprojekts teilnehmen würde. Daher werden die Möglichkeiten einer Teilnahme geprüft.

Ein „Werksbus“ fährt in einer hohen Frequenz zentrale Punkte in Leutkirch und Betriebe/Gewerbegebiete an. Arbeitnehmerinnen können dieses Angebot kostenfrei nutzen und sind somit nicht mehr auf die Nutzung des einen Pkw für den Arbeitsweg angewiesen.

Erste Schritte

- 1) Bedarfe und bestehenden/fehlenden Verknüpfungen im Verkehrssystem erheben (Studie)
 - a. Prüfung von Fördermöglichkeiten zur Konzept/Studienerstellung
 - b. Spezifikation der Anforderungen einer Studie
 - c. Ausschreibung einer Studie
- 2) Beteiligungsprozess zur konstruktiven Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrssystems durchführen unter Einbeziehung von Anspruchsgruppen aus dem benachbarten bayerischen Bereich
- 3) Optimiertes Stadtbussystem entwickeln (regelmäßige Taktung, immer gleicher Streckenverlauf, bedarfsangepasstes Angebot)
- 4) alternative Bedienformen an bedarfsschwachen Punkten prüfen
- 5) stationäre Fahrpläne aktualisieren und vereinfachen
- 6) Multimodal-App einführen und bekanntmachen
- 7) Information über gute Beispiele (Bürgerbus Meckenbeuren, FlexiBus Landkreis Günzburg)
- 8) Informationen zum ÖPNV für Neubürger sammeln und in Neubürgermappe einlegen
- 9) Fördermöglichkeiten für Barrierefreiheit recherchieren
- 10) Antrag für Fördermittel zum barrierefreien Umbau stellen
- 11) Möglichkeit zur Teilnahme an einem Pilotprojekt mit autonomen Kleinbussen im Tür-zu-Tür-Betrieb im Rahmen der Bestrebungen des Landes BW prüfen
- 12) Einführung eines Werksbusses
 - a. Prüfung des Bedarfs und der Akzeptanz bei Arbeitnehmern
 - b. Sammlung von guten Beispielen
 - c. Prüfung verschiedener Geschäftsmodelle
 - d. Pilotphase mit einem Kleinbus



<p>Verantwortlich für die Projektentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bodo • Busanbieter • Frau Burger • Herr Krumböck • Frau Altinok <p>Verantwortlich für die Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • • 	<p>Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • bodo • Stadtbus • Carsharing • Mitfahrplattform • Taxiunternehmen • Stadt Leutkirch • LK Ravensburg • Verkehrsunternehmen • Herr Schweigert (Infostelle)* <p>Hinweise zur Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teilfinanzierung bodo/LK
<p>[Flankierende Maßnahmen]</p>	<p>MobiCard Oberschwaben</p>
<p>[Ursprung der Maßnahmenidee]</p>	<p>Idee aus 1. Expertenrunde</p> <p>Maßnahme ist Umsetzungsbaustein zu Leitbild Verkehr im IKK Leutkirch sowie „Leitbild Energie“, ergänzt von B.A.U.M.</p>
<p>Weitere Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • *Infostelle: Berater zeigen Senioren, wie der Bus genutzt wird, z.B. E-Ticket, Fahrplan lesen, Fahrten planen • Vorbildfunktion OB/Gemeinderäte nutzen Stadtbus 	

6) 40 cm² für 800 km²

Situationsbeschreibung

Derzeit gelten für die Verkehrsmittel unterschiedlicher Anbieter in Leutkirch verschiedene Preis- und Fahrkartensysteme. Die Planung von Fahrten, die mehr als ein Verkehrsmittel umfassen, wird damit sehr kompliziert und stellt für viele Menschen eine Barriere zur Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs dar.

Die Digitalisierungsstrategie der Landesregierung in Baden-Württemberg sieht in einem modernen E-Ticketing Systeme einen wichtigen Baustein zur Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs. Mit einer integrierten und verkehrsmittelübergreifenden Buchungsmöglichkeit für Fahrkarten werden die Planung von Verkehrsketten erleichtert und damit die Nutzung des ÖPNV gefördert.

Bodo führt Ende Dezember eine e-Card ein, die eine Abrechnung nach dem Check-In-Check-Out-Prinzip ermöglicht.

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Einheitliches Buchungs- und Bezahlsystem für alle bzw. viele öffentliche und womöglich auch private Mobilitätsangebote (Mobi-Card im Scheckkartenformat oder Smartphone-App)
- Zusammenarbeit mit dem Land Baden-Württemberg (Digitalisierungsstrategie)

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

In einem geförderten Modellprojekt zum Intermodalen Verkehr (z. B. das bereits beantragte Interreg-Projekt MELINDA) sollen die Möglichkeiten des Abstimmens, Zusammenführens und Ausbaus von Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum untersucht werden. Leutkirch wird sich als Modellstadt für die Einführung des vom Land geplanten E-Ticketing Systems bewerben.

Erste Schritte

- 1) Beantragung von Fördermitteln für ein Projekt zum Intermodalen Verkehr (erfolgte mit MELINDA im Alpenraumprogramm; das Projekt hat die Endrunde erreicht)
- 2) Kontaktaufnahme zum Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg³: Anfrage bzgl. Teilnahme an einem Pilotprojekt für eine Mobi-Card (E-Ticket Baden-Württemberg)

³ Regierungsdirektor Peter Wüstner, Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg Referat 21 - Umweltpolitik, Nachhaltigkeit, nachhaltiges Wirtschaften, Kernerplatz 9, 70182 Stuttgart



<p>Verantwortlich für die Projektentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bodo (Frau Altinok) <p>Verantwortlich für die Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • 	<p>Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg
	<p>Hinweise zur Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ggf. Teilfinanzierung aus EU-Alpenraumprogramm • Ggf. Teilfinanzierung als Pilotprojekt des Landes
<p>Flankierende Maßnahmen</p>	
<p>Ursprung der Maßnahmenidee</p>	<p>Vorschlag B.A.U.M.</p>
<p>Weitere Hinweise</p>	

7) Mobilität für Alle

Situationsbeschreibung

Im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität bestehen bei unterschiedlichen Zielgruppen verschiedene Anforderungen. **Jugendliche**, die nicht über einen Führerschein und einen eigenen Pkw verfügen sind in ihrer Alltagsmobilität sehr stark abhängig von anderen Personen, meistens den Eltern. Sie haben einen höheren Mobilitätsbedarf als Kinder und gleichzeitig das Bedürfnis **selbstständig mobil** zu sein. Hierfür gibt es in Leutkirch und seinen Ortsteilen bisher nur ein begrenztes Angebot durch den ÖPNV.

Personen mit eingeschränkter Mobilität (Alte, Kranke, Behinderte) leiden unter einem starken Abhängigkeitsverhältnis von anderen Personen im Alltag. Die Tagesgestaltung und die (sozialen) Aktivitäten dieser Menschen sind durch die eingeschränkte Mobilität sehr begrenzt. Oft verhindert eine Unsicherheit über die Zugänglichkeit von Orten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (z.B. Rollstuhl oder Kinderwagen), dass Personen diese Orte aufsuchen. Bisher fehlen in Leutkirch **systematische Informationen zur Barrierefreiheit** von öffentlichen Orten (Cafés, Behörden, Haltestellen, Geschäfte etc.). Bisher fehlen in Leutkirch zudem Angebote im Öffentlichen Verkehr, die speziell auf die **Bedürfnisse älterer Menschen** abgestimmt sind.

Verkehrsketten mit mehreren Verkehrsmitteln sind besonders schwer zu realisieren und zu planen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Insbesondere fehlende Anschlüsse für den letzten Wegeabschnitt bis zum Zielort verhindern die Nutzung des Umweltverbunds in vielen Fällen. Hierfür fehlen in Leutkirch bisher einfache Lösungen für die letzte Meile.

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Mobilere Jugendliche in den Ortsteilen
- Höhere / sicherere Mobilität für Senioren / Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Gestärkter ÖPNV durch nutzerfreundliche Komplettierung von Mobilitätsketten

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Um eine **eigenständige Mobilität von Jugendlichen** in der Fläche zu ermöglichen werden verschiedene Ansätze geprüft und in ersten Projekten pilotiert. Vor allem die Potenziale nachhaltiger Mobilität in der **Digitalisierung** sollten bei dieser jungen Zielgruppe bestmöglich genutzt werden. Die Entwicklung einer online-Plattform bzw. App, die sowohl eine Mitfahrbörse als auch andere Angebote integriert darstellt, kann ein vielversprechender Ansatz sein. Ebenso kann die flexiblere Bedienung durch den ÖPNV, besonders in Randzeiten, die Mobilitätssituation von Jugendlichen verbessern.

Gezielte Angebote für Senioren oder generell Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sollen deren Mobilität sicherstellen. Dies kann in Gremien aus dem Seniorenbereich oder Behindertenbereich eingebettet werden. Insbesondere die systematische Erstellung einer Datenbank zur Barrierefreiheit und



deren kartografische Darstellung kann Menschen mit Mobilitätseinschränkungen den Alltag erleichtern und Motivation

für einen barrierefreien oder barrierearmen Umbau bieten. Diese Datenbank sollte unbedingt auch mobil, als **App**, nutzbar sein (Beispiel: **Wheelmap**). Weiterhin kann die Einrichtung eines Angebots, speziell angepasst an die Bedürfnisse Älterer in den Ortsteilen, diesen den Alltag erleichtern und die Abhängigkeit von Fahrdiensten anderer Personen reduzieren (z.B. **Marktbus**).

Flexible Bediensysteme und andere **einfache Lösungen für die letzte Meile** erleichtern die Planung und Umsetzung von Verkehrsketten auch für mobilitätseingeschränkte Personen.

Erste Schritte

- 1) Jugendliche in die Entwicklung attraktiver Angebote einbeziehen (z. B. Design Thinking Workshops)
 - a. Entwicklung eines ansprechenden Beteiligungsformats
 - b. Einladung zum Workshop und proaktive Ansprache zur Teilnahme
 - c. Durchführung des Workshops und Dokumentation der Ergebnisse
- 2) Angebote bekannt machen und finanzielle Attraktivität in einer Informationskampagne „vorrechnen“
- 3) neue Angebote mit hohem Komfort schaffen, z.B.
 - Anruftaxifahrten für Jugendliche für 1 € (plus 1 € bei Abliefern an der Tür)⁴
 - Städtische Förderung von Sammel/Ruftaxen
- 4) Verknüpfung mit anderen Maßnahmen prüfen (Mitfahrbank, Radwege, ...)
- 5) Anknüpfung an LEADER Projekt „Jugend Mobil auf dem Land“ prüfen
- 6) gute Beispiele zur Barrierefreiheit recherchieren (zum Beispiel MobiRat Landkreis EBE über B.A.U.M.)
- 7) Arbeitsgruppe definieren, die sich dem Thema widmet
- 8) Maßnahmen entwerfen, priorisieren
- 9) Erste Umsetzung starten (z.B. Wheelmap)

Verantwortlich für die Projektentwicklung

-
-

Verantwortlich für die Umsetzung

-

Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung

- Ortsteile
- Jugendrat
- Anbieter von technischen Lösungen
- Seniorenbeirat
- Nachbarschaftsnetzwerk NeLe

Hinweise zur Finanzierung

⁴ siehe Beispiel im Landkreis Calw, der die Differenz zum realen Taxipreis übernimmt



Flankierende Maßnahmen	Leutkirch radelt voran Shared mobility Leutkirch
Ursprung der Maßnahmenidee	1. Expertenrunde
Weitere Hinweise	<ul style="list-style-type: none">• Bericht: Mobilität im ländlichen Raum, Beiträge zur Jugendsozialarbeit: http://www.jugendsozialarbeit.de/media/raw/KVJS_Beitraege5_web.pdf• Beispiel: Marktbus Bad Wurzach• https://wheelmap.org

8) Arbeiten statt Fahren

Situationsbeschreibung

Während der Pendelhauptzeiten besteht sowohl in der Stadt Leutkirch als auch im Umkreis eine sehr hohe Verkehrsbelastung. Diese schädigt Umwelt und Gesundheit und führt zu erheblichen Verlängerungen der Fahrtzeiten einzelner Pendler. Hierdurch wenden viele Pendler einen großen Teil ihrer Freizeit für Arbeitswege auf. Bisher gibt es in Leutkirch keine Möglichkeit wohnortnah aber nicht im eigenen Haus oder der eigenen Wohnung zu arbeiten. Doch gerade in Zeiten, in denen die **Digitalisierung** immer weiter voranschreitet, sind feste Arbeitsplätze in vielen Fällen nicht mehr nötig. Durch wohnortnahe Möglichkeiten des Arbeitens (**Co-Working-Spaces**) ließen sich zum einen viele Wege sparen, zum anderen ermöglicht es den Arbeitsgebern weniger Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen und damit Fläche zu sparen.

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Einsparung von Pendelstrecken durch ein Angebot von Gemeinschaftsbüros in der Fläche
- Reduktion von Verkehrsbelastung und Zeitverlust

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

In der Stadt bzw. in den Ortsteilen werden Gemeinschaftsbüros für mehrere Firmen (**Co-Working Spaces**) als Alternative zur Heimarbeit (**Home Office**) eingerichtet.

Die für reibungsloses Arbeiten nötige Ausstattung (z.B. Internetzugang mit guter Bandbreite) wird durch den Betreiber bereitgestellt und wahlweise von den Nutzern oder deren Arbeitgebern finanziert.

Erste Schritte

- 1) Übersicht erstellen zu den gewerblichen Angeboten für Co-working Spaces (z. B. Regus, WeWork, Microsoft)
- 2) Erfahrungsaustausch organisieren zu guten Beispielen (z.B. Ravensburg, Bad Tölz)
- 3) Befragung bei den Auspendlern zu Machbarkeit und Interesse
 - a. Prüfung einer finanziellen Beteiligung der Arbeitgeber/Unternehmen
 - b. Prüfung von Fördermitteln (z.B. Digitalisierungsstrategie)
- 4) Pilot-Versuch mit einem kleinen Co-Working-Space
 - a. Prüfung des ehemaligen Telekom-Gebäudes (1 gr. Und 14 kleine Räume) ggf. als Innovationszentrum für Start-Ups – inkl. Co-Working Möglichkeiten

<ul style="list-style-type: none"> b. Anbieter gewinnen c. Bedarfe der Pilotnutzer eruieren d. Pilotphase durchführen mit wissenschaftlicher Evaluation 	
<p>Verantwortlich für die Projektentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortsteile • <p>Verantwortlich für die Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • • 	<p>Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unternehmen • Hr. Skrodzki • <p>Hinweise zur Finanzierung</p>
<p>Flankierende Maßnahmen</p>	
<p>Ursprung der Maßnahmenidee</p>	<p>Vorschlag aus 1. Expertenrunde</p>
<p>Weitere Hinweise</p> <p>Coworking space in Ravensburg: http://www.coworking-rv.de/</p> <p>Coworking space in Bad Tölz: http://www.heimat20.de/</p>	

9) Komm' und beweg dich mit uns

Situationsbeschreibung

Verhaltensänderungen im Mobilitätsbereich lassen sich sehr schwer herbeiführen. Alltagsmobilität ist Routine und eingefahrene Muster in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl werden selten geändert auch wenn sich die Bewertungslage (z.B. Kosten oder Reisezeit) verändern. Der wohl wichtigste zeitliche Ansatzpunkt für Maßnahmen, die eine Verhaltensänderung bezwecken sind **Brüche in den Mobilitätsbiographien**. An Punkten im Leben, an denen sich die Mobilitätsbedürfnisse grundlegend ändern sind Menschen offen für objektive Kriterien für die Verkehrsmittelwahl. So kann beispielsweise die Geburt eines Kindes oder aber ein Umzug oder Wechsel des Arbeitsplatzes dazu führen, dass sich Personen grundlegend neue Gedanken über die Verkehrsmittelwahl auf Alltagswegen machen. Bisher wird das Potenzial der **Ansprache von Neubürgern** in Leutkirch mit Informationen zum Verkehr (besonders Umweltverbund) noch nicht genutzt.

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Verändertes Mobilitätsverhalten hin zum Umweltverbund bei Neubürgern nach Umzug

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Gerade nach einem Wohnortwechsel orientieren sich Menschen neu in der ungewohnten Umgebung. Dies ist ein geeigneter Zeitpunkt Änderungen im Mobilitätsverhalten anzuregen, bevor sich dieses bereits wieder am neuen Wohnort verfestigt hat. Mittels einer Broschüre oder Mappe sowie einem eigenen Angebot auf der Homepage der Stadt werden Neubürger zu den Mobilitätsangeboten in und um Leutkirch informiert. Von Seiten des Verkehrsverbunds bodo soll ein Minifahrplan und das Angebot einer Gruppentageskarte „zum Schnuppern“ in die Mappe integriert werden.

Erste Schritte

- 1) gute Beispiele recherchieren (ähnliche Größe wie Leutkirch)
- 2) Passendes Format für Leutkirch wählen
 - a. Bodo: Minifahrplan, Gruppentageskarte



<p>Verantwortlich für die Projektentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt <p>Verantwortlich für die Umsetzung</p>	<p>Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt
<p>Hinweise zur Finanzierung</p>	
<p>Flankierende Maßnahmen</p>	
<p>Ursprung der Maßnahmenidee</p>	<p>Vorschlag B.A.U.M.</p>
<p>Weitere Hinweise</p> <p>http://www.neustart-klima.de/neustart-klima (Projekt der Verbraucherzentrale)</p>	

10) Planen für die Beweglichkeit

Situationsbeschreibung

Städtebauliche Maßnahmen in Leutkirch werden bisher nur wenig mit Schwerpunkten im Bereich nachhaltiger Mobilität geplant. Die integrierte Betrachtung der Stadtentwicklung birgt jedoch große Potenziale auch für die ressourcenschonende und umweltfreundliche Verkehrsgestaltung. So kann eine Entwicklung nach dem Prinzip der **kompakten Stadt** viele Wege unnötig machen und so die Verkehrsbelastung reduzieren und dabei den Fußverkehr stärken. Gleichzeitig kann der **Umweltverbund** gegenüber dem motorisierten Individualverkehrs durch gezielte Planungen gestärkt werden.

Insbesondere bei größeren Neubauvorhaben lassen sich durch die Festsetzung der vorzuweisenden Stellflächen für Pkw und Fahrräder regulatorische Eingriffe realisieren. Ebenso kann über stadtplanerische Instrumente die Förderung und Bevorteilung eines Carsharing-Systems gegenüber Pkw im Privatbesitz oder die Stärkung der Elektromobilität erfolgen

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Gezielte Einbindung verkehrlicher Belange bei der Erstellung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts
- Reduktion des Flächenbedarfs für Parkraum bei Neubauten
- Weniger Flächeninanspruchnahme durch Parkplätze bei Neubauprojekten durch Carsharing-Angebote
- Stärkung des Fußverkehrs durch kurze Wege
- Berücksichtigung innovativer Transportsysteme (z. B. Transportroboter) in der Planung

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Zunächst sollten in Leutkirch verkehrliche Belange bei der Erstellung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts Beachtung finden. So kann sichergestellt werden, dass bei jedem (größeren) Stadtentwicklungsvorhaben auch die Interessen einer nachhaltigen Mobilität in Leutkirch im Abwägungsprozess betrachtet werden. Durch neue Ansätze bei den Vorgaben zu Stellplätzen für Neubauvorhaben kann der Parkraumbedarf reduziert werden. Ein verpflichtendes attraktives Carsharing-Angebot kann den Parkraum-Bedarf durch Verzicht auf Zweit- und Drittwagen verringern.

Erste Schritte

- 1) Gute Beispiele sammeln und Erfahrungen austauschen
 - a. Carsharingangebot von Seiten des Investors (LK Ebersberg)
 - b. Klimaaktiv (Vorarlberg)
- 2) Einsatzbereiche und Handlungsspielräume sondieren
 - a. Vorschläge für Leitlinien zur nachhaltigen Bauleitplanung und Grundstücksverkäufen entwickeln



<ul style="list-style-type: none"> b. Standorte für zusätzliche Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und MFH-Gebieten identifizieren c. Politische Akzeptanz für Festlegungen schaffen d. Bebauungsplan Säntisstraße: Verkauf an Einrichtung Carsharing binden (Beispiel LK EBE über B.A.U.M.) e. Prüfung der Möglichkeiten in anderen B-Plan-Aufstellungen <ul style="list-style-type: none"> 3) Handlungsleitfaden für die Erstellung von Bebauungsplänen und Städtebaulichen Verträgen entwickeln 4) Im Rahmen des eea-Prozesses besonderes Gewicht auf das Thema Bauleitplanung legen 5) Einbindung in LEADER-Prozess, regionaler Austausch über Erfolge 	
<p>Verantwortlich für die Projektentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt (Fr. Bischofberger) <p>Verantwortlich für die Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • 	<p>Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> •
<p>Hinweise zur Finanzierung</p>	
<p>Flankierende Maßnahmen</p>	
<p>Ursprung der Maßnahmenidee</p>	<p>Vorschlag B.A.U.M. aus Status Quo Phase</p>
<p>Weitere Hinweise</p> <p>Beispiel: Carsharing verpflichtend in Neubaugebieten (Vaterstetten bei München; Kontakt über B.A.U.M. möglich)</p> <p>Beispiel: autofreie Siedlung/ autofreies Wohnen Freiburg- Vauban: http://www.freiburg.de/pb/,Lde/208732.html</p>	

11) Die Stadt kommt ins Dorf – „B zu A“ statt „A zu B“

Situationsbeschreibung

Gerade im ländlichen Raum ist die tägliche **Versorgung** mit Lebensmitteln und anderen Gütern von der Nutzung des Pkw abhängig. Selbst für kleinste Einkäufe werden längere Strecken (z.B. aus den Ortsteilen bis nach Leutkirch) zurückgelegt. Für Menschen ohne eigenes Auto bedeutet die fehlende Versorgungsmöglichkeit am Wohnort, dass sie für jede Erledigung und jeden Einkauf auf andere Personen angewiesen sind. In den Ortsteilen Leutkirchs gibt es derzeit keine ausreichenden mobilen Versorgungsangebote, die es Menschen erlauben wohnortnah einzukaufen. Eine Alternative dazu stellen Liefer- und Abholdienste dar, bei denen Güter mehrerer Käufer mit einer Fahrt ausgeliefert oder an vorbestimmten Orten zur Abholung bereitgestellt werden.

Ein weiteres Problem stellen **Behördengänge** dar. Auch diese können bisher nur in der Kernstadt getätigt werden, verursachen dadurch eine Verkehrsbelastung und machen Menschen ohne Pkw abhängig von Fahrdiensten. Bisher gibt es noch kein Angebot Behördengänge online oder in einem mobilen Bürgerbüro in den Ortsteilen zu erledigen. Im Rahmen der kürzlich veröffentlichten Digitalisierungsstrategie definiert die Landesregierung „Digitale Zukunftskommunen und Verwaltung 4.0“ als eines der Schwerpunktthemen, die durch verschiedene Förder- und Forschungsprogramme in den kommenden Jahren gefördert werden.

Bei all den Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens darf nicht übersehen werden, dass eine lebendige Innenstadt auch Besucher braucht.

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Reduzierung von mIV durch verbesserte Nahversorgung mit Gütern und Dienstleistungen
- Verringerung der hohen mIV Belastung durch Vermeidung von Versorgungsfahrten aufgrund guten Angebots im Nahbereich
- Etablierung von Liefer- und Abholdiensten für (regionale) Lebensmittel und andere Güter
- Aufbau von digitalen Strukturen in der Verwaltung
- Reduzierung von mIV durch nicht mehr nötige Fahrten zu Behördengängen

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Ziel der Maßnahme ist die Erhaltung von Nahversorgungsangeboten oder die (Wieder-)schaffung von Angeboten in den Ortsteilen. Die neuen Versorgungsangebote führen zu weniger Versorgungsfahrten mit dem mIV. Welche Bereiche untersucht bzw. für welche Bereiche Einzelmaßnahmen entwickelt werden könnten muss zunächst genauer ermittelt werden. Denkbar ist die Anbindung an das Projekt KERNiG (Einbringen der Idee in KERNiG-Bürgerdialog), ein Schwerpunkt im Bereich Lieferdienste oder ein Schwerpunkt im Bereich Dorfläden. Insgesamt soll das System **aller Arten von Logistik** in der Region auf den Prüfstand gestellt werden. Dies kann in Anbetracht der Übermacht von großen Logistiksystemen wie UPS, DHL oder Amazon gerade auch für die kleinen und mittelständischen Logistikunternehmen in der Region von Bedeutung sein.



Durch die Erledigung von **Behördengängen** per Internet erlangen Personen ohne eigenes Auto neue Selbstständigkeit und mIV-Fahrten zu Rathaus/ Bürgerbüro werden vermieden. Verwaltung 4.0. kann nur möglich gemacht werden, wenn alle relevanten Vorgänge ortsunabhängig zu bearbeiten und statt auf Papier zur Verfügung stehen. Die Einführung der E-Akten in der Verwaltung und Justiz ist einer der wichtigsten Bausteine in diesen Prozess und wird von der Landesregierung unterstützt.

Erste Schritte

- 1) Breitbandversorgung bzw. des Mobilfunks allgemein ausbauen, als Grundlage für intelligente Bestell- und Liefersysteme
- 2) Möglichkeiten weiterer Schritte in Richtung „Virtuelles Rathaus“ prüfen
 - a. Formulare ausfüllfähig gestalten
- 3) Intelligente Liefer- bzw. Abholssystemen für regionale Produkte aufbauen, im Rahmen des KERNiG-Bürgerdialogs
 - a. Prüfung der Einrichtung von Paketstationen in den Ortsteilen
 - b. Möglichkeiten der Festlegung in Bebauungsplänen prüfen
- 4) Prüfen der Möglichkeiten zur Teilnahme an geplanten Modellprojekten zur nachhaltigen Logistik mit Schwerpunkten bei alternativen Antriebstechnologien
- 5) Sichtbarmachen von Mobilitätsalternativen (E-Lastenräder) in der Stadt Leutkirch

Verantwortlich für die Projektentwicklung

- Stadt
- Ortsteile

Verantwortlich für die Umsetzung

- Ortsteile

Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung

- Einzelhandel
- Projekt KERNiG
- Hochschule Kempten

Hinweise zur Finanzierung

Flankierende Maßnahmen

Ursprung der Maßnahmenidee

Vorschlag B.A.U.M.

Weitere Hinweise

- BMUB Broschüre: Nahversorgung im ländlichen Raum: http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/nahversorgung_laendl_raeume_broschuere_bf.pdf
- Gutes Beispiel Kempten: <https://www.kempten.de/de/virtuelles-rathaus.php>

12) Leben findet innen statt

Situationsbeschreibung

Die derzeit **starke Verkehrsbelastung** in der Innenstadt Leutkirchs kann zu erheblichen Umwelt- und Gesundheitsproblemen führen. Sowohl die Umwelt als auch Anwohner leider unter dem lungenschädigenden Einfluss der Feinstaubpartikel in Autoabgasen. Der Verkehrslärm stellt eine weitere hohe Belastung für die Bewohner der Leutkircher Innenstadt dar.

Eine hohe Verkehrsbelastung in der Innenstadt ist außerdem dafür verantwortlich, dass die **Aufenthaltsqualität** für andere Verkehrsteilnehmende (vor allem Fußgänger und Radfahrer) sehr gering ist. Schnell fahrende Pkw stellen ein **Gefahrenpotenzial** im sehr begrenzten Straßenraum dar und erhöhen das subjektive Unsicherheitsgefühl für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende. Erschwerend kommt hinzu, dass die Lenkung der Fußgänger auf den Fußwegen der Innenstadt wenig intuitiv erfolgt und hierdurch Orientierungsprobleme entstehen können, die die Unsicherheit bzw. das Unsicherheitsgefühl im Straßenverkehr weiter erhöhen.

Durch die engen Straßenverhältnisse im Innenstadtbereich Leutkirchs gestaltet sich eine **funktionelle Teilung** des Straßenraums für unterschiedliche Nutzergruppen jedoch schwierig. Hier müssen neue und innovative Lösungen gefunden werden um eine gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmenden gewährleisten zu können.

Die Altstadt Leutkirchs ist als attraktive Einkaufsmöglichkeit bei vielen Bürgern beliebt. Jedoch führt die Notwendigkeit die Einkäufe später zum Auto zu bringen dazu, dass die meisten Bürger direkt in der Innenstadt parken und so die Verkehrsbelastung in diesem sensiblen Bereich weiter steigt. Außerhalb der Altstadt stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung, diese werden jedoch aufgrund der längeren Wege bisher kaum genutzt. Ein System, welches den Kunden den **Transport der Einkäufe** abnimmt, kann dieses Problem lösen.

Das Thema wird in Leutkirch schon lange diskutiert. Mit dieser Maßnahme soll die Diskussion neue Facetten erhalten.

Welche Ziele werden mit dieser Maßnahme verfolgt?

- Errichtung einer autofreien Zone in der Innenstadt
- Schaffung eines lebenswerten Öffentlichen Raums mit hoher Aufenthaltsqualität
- Vereinigung unterschiedlicher Nutzungsansprüche im Straßenraum durch Begegnungszonen
- Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt für Fußverkehr (z-B. Reaktivierung intuitiver Fußwege)
- Erprobung von Angeboten zum Transport der Einkäufe zu Parkplätzen außerhalb der Altstadt mittels Lastenrobotern

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Verkehrsreduktionen im Stadtgebiet Leutkirchs sind im größeren Maßstab nur in der Innenstadt zu verwirklichen, da auf die Verkehrsbelastung der Autobahn und der Bundesstraßen kaum kommunaler Einfluss besteht. Um den übergeordneten Zielen der **Gesundheitsvorsorge** und des **Klima- und Umweltschutzes** näher zu kommen ist eine Verkehrsentlastung des Innenstadtbereichs besonders geeignet.

Die gesteigerte Aufenthaltsqualität ist auch für ansässige Geschäfte positiv, da Fußgänger und Radfahrer sich potenziell lieber im Innenstadtbereich aufhalten und hierdurch die Verweildauer im Geschäftsbereich gesteigert werden kann.

Ausnahmen der **autofreien Zone** für Lieferverkehr, Anwohner etc. sind zu prüfen. Durch die enge räumliche Situation in der Altstadt und die damit schwierige funktionelle Teilung des Straßenraums kann auch die Einführung eines gemeinschaftlich genutzten Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmenden, ein sog. **shared space** zu einer Verbesserung der Situation führen. Das Konzept des shared space fußt auf der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander und geht mit einer Verkehrsberuhigung des gesamten Bereichs einher.

Parkplätze außerhalb der Altstadt werden durch die Einführung von Robotern attraktiv gemacht. Die Einführung eines Systems von **Lastenrobotern**, die den Transport der Einkäufe zu Parkplätzen außerhalb der Altstadt ermöglichen, soll in einem Modellversuch erprobt werden (z. B. Piaggio Roboter „Gita“⁵)

Erste Schritte

- 1) Erfahrungsaustausch initiieren
 - a. Kontakt zu anderen Städten in der Region z.B. Isny aufbauen
 - b. Einladung zum Erfahrungsaustausch
 - c. Durchführung des Erfahrungsaustausches
- 2) weitere Beispiele und Umsetzungsmöglichkeiten sichten und für Leutkirch bewerten (z.B. Kempten: Altstadt / St. Mangplatz, Stuttgart: Tübinger Str., Schwetzingen: Schlossplatz -, Konstanz: Bahnhofplatz)
 - a. Synthese der Ergebnisse und Ableitung von Handlungsempfehlungen für Leutkirch
 - b. Herbeiführung eines politischen Beschlusses zum shared space
- 3) Konzept als Grundlage für weitere Willensbildung erstellen, dabei Ausgangspunkt „Lastenroboter“ für ganz neue Ansätze und besonderer Schwerpunkt auf innovativen Lösungen. Als Teilaspekte der Konzepterstellung:

⁵ <http://www.faz.net/aktuell/technik-motor/piaggio-gita-der-einkaufsroller-14911846.html>



<p>a. Erfahrungsaustausch zu Transportrobotersystemen</p> <p>b. Vergleich verschiedener Roboter</p> <p>c. Entwicklung eines Nutzungskonzepts und eines Finanzierungsmodells für die Roboter sowie Test in einem Modellprojekt</p>	
<p>Verantwortlich für die Projektentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Leutkirch <p>Verantwortlich für die Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Leutkirch 	<p>Weitere mögliche Partner bei der Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hochschule Weingarten, Institut für Künstliche Intelligenz • Einzelhandel • Piaggio (Roboter) • Isny • VCD, ADFC <p>Hinweise zur Finanzierung</p>
<p>Flankierende Maßnahmen</p>	
<p>Ursprung der Maßnahmenidee VCD, Expertenrunde, B.A.U.M.</p>	
<p>Weitere Hinweise</p> <p>Informationen zu shared spaces: http://www.netzwerk-sharedspace.de</p> <p>Informationen zu Transportroboter Gita: http://www.faz.net/aktuell/technik-motor/piaggio-gita-der-einkaufsroller-14911846.html</p>	

4. Die ersten 12 Monate

Die in Kap. 3 dargestellten Maßnahmen sind das Ergebnis des Beteiligungsprozesses und der gutachterlichen Beratung durch die Experten der Firma B.A.U.M. Sie stellen die Planungen und das Arbeitsprogramm für die nächsten Jahre dar.

Dem Wunsch der Beteiligten folgend gibt die folgende Übersicht ein Arbeitsprogramm für die ersten 12 Monate der Umsetzung wieder. Dabei wird vorausgesetzt, dass seitens des Gemeinderats und der Stadtverwaltung die notwendigen Umsetzungsstrukturen (siehe Kap. 0) geschaffen und die in der Übersicht dargestellten Kapazitäten für die Koordination bereitgestellt werden.

Das 12-Monats-Programm steht unter dem Motto „**Vernetzt mobil**“. Die Auswahl der Aktivitäten erfolgte unter der Prämisse, dass es die vordringliche Aufgabe in Leutkirch und der Region ist, die vorhandenen Angebote besser zu vernetzen, mit innovativen Elementen zu ergänzen und die Vorteile bekannt zu machen.

4.1 Sofortmaßnahmen

Einzelne Maßnahmen oder Teilschritte davon lassen sich mit verhältnismäßig geringem Aufwand und schnell umsetzen. Diese im Beteiligungsprozess. Diese im Beteiligungsprozess definierten Sofortmaßnahmen sind in der folgenden Übersicht zusammengefasst:

Aktivität	aus Maßnahme	Aufwand der Stadt		Erläuterungen
		Personal	Fremdkosten	
Verstetigung der verkehrspolitischen Radtour	1)	5 AT	0	
Teilnahme an der Aktion "Stadtradeln" 2018	1)	2 AT	0	
Etablierung Neubürgeransprache mit geeignetem Informationsmaterial	9)	8 AT	3000	Bestehende und ggf. neue Informationsmaterialien; ggf. Ankauf oder Druckkosten
Erfahrungsaustausch zum Thema „lebenswerte Innenstadt“ initiieren	12)	3 AT	0	
Erste Schritte in Richtung „Virtuelles Rathaus“ gehen (z.B. Umstellung der Formulare auf online ausfüllbare Formate).	11)	7 AT	2000	Entwicklung/ Verbesserung Online-Formulare
		25 AT	5.000 EUR	

4.2 12-Monats-Programm „Vernetzt mobil“

Aktivität	aus Maßnahme	Aufwand der Stadt		Erläuterungen
		Personal	Fremdkosten	
an Umsteigepunkten Fahrradboxen und Ladeinfrastruktur für e-Bikes errichten	1)	5 AT	10.000	ggf. in Kooperation mit EnBW Einzelboxen mit Lademöglichkeit ab ca. 1000€/Stück
Frage klären, inwiefern Mitfahrssysteme und Angebote des ÖPNV bzw. der Taxi-Anbieter kollidieren	2)	5 AT	0	
Pilotprojekt Carsharing in Kooperation mit Center-Parcs entwickeln (auch mit E-Fahrzeugen)	3) 4)	15 AT	0	ggf. in Kooperation mit Energiebündnis Leutkirch/ EnBW Fahrzeugkosten abhängig von Kooperationsmodell
Bedarfe und bestehende/fehlende Verknüpfungen im öffentlichen Verkehrssystem erheben	5)	5 AT	2.000	In Kooperation mit bodo Ggf. Fremdkosten für Befragung Nutzer
Handlungsspielräume für Anreize zum Carsharing am Beispiel Bebauungsplan Säntis prüfen	10)	5 AT	0	
Beteiligungsprozess zur konstruktiven Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrssystems durchführen unter Einbeziehung von Anspruchsgruppen aus dem benachbarten bayerischen Bereich	5)	8 AT	0	Bei Beauftragung der Durchführung Fremdkosten statt Personalaufwand
Jugendliche in Entwicklung attraktiver Angebote einbeziehen (z. B. Design Thinking Workshops)	7)	5 AT	0	Einbindung Jugendrat Leutkirch
Optimiertes Stadtbussystem entwickeln	5)	10 AT	2.000	Verbesserungen im bestehenden System; ggf. neue Informationsmaterialien
Multimodal-App einführen und bekanntmachen	5) 6)	15 AT	0	Kontakt zum Ministerium bzgl. Teilnahme an einem Pilotprojekt für eine Mobi-Card
Fördermittel für ein Projekt zum Intermodalen Verkehr beantragen	6)	2 AT	0	bereits erfolgt („MELINDA“)
Auspendler zu Machbarkeit und Interesse an Co-Working Spaces befragen	8)	5 AT	0	Ggf. Einbindung in Projekt MELINDA Alternativ Kooperation mit Hochschule
Pilot-Versuch mit einem kleinen Co-Working-Space durchführen	8)	10 AT	1.000	
		90 AT	15.000 EUR	

4.3 Umsetzungsstrukturen

Den ersten Schritt in Richtung einer neuen Mobilität hat die Stadt Leutkirch mit der Erstellung und dem Beschluss zu diesem Arbeitsprogramm getan. Damit ist es aber nicht genug! Ohne eine treibende Kraft und versierte Koordination wird das Aktionsprogramm ein Papiertiger bleiben.

Aus dem Entwicklungsprozess des Aktionsprogramms haben sich die folgenden, als notwendig erachteten Umsetzungsstrukturen herauskristallisiert:

(1) Koordinationsstelle in der Stadtverwaltung

Kernaufgabe dieser, zu Beginn halbtags zu besetzenden, Stelle ist vor allem das kontinuierliche Vortreiben der Umsetzung des 12-Monatsprogramms. Es gilt dabei die, bei den einzelnen Maßnahmen aufgeführten, Partner zu kontaktieren, zu aktivieren und zu motivieren. Ein weiterer Schwerpunkt wird in der Beantragung von Fördermitteln sowie in der konzeptuellen Weiterentwicklung einzelner Aktivitäten liegen.

Im Herbst jedes Kalenderjahres soll die Koordinationsstelle aus den, in den Maßnahmenbeschreibungen aufgeführten, Schritten einen Arbeitsplan für das Folgejahr erstellen. Sofern nennenswerte Haushaltsmittel bereitzustellen sind, sind sie im Haushaltsplan einzustellen. Dabei ist stets auch zu prüfen, ob Fördermittel beantragt werden können.

Die Koordinationsstelle ist verantwortlich (auch hinsichtlich des Fördermittelgebers), dass für jede Maßnahme individuelle Indikatoren festgelegt und engmaschig überprüft werden. Diese Überprüfung ist insbesondere auch wegen der Berichterstattung über den Fortschritt der Projekte äußerst wichtig. Um den Erfolg der Aktivitäten zu messen, zu steuern und zu kommunizieren, wird ein Monitoring und Controlling vorgeschlagen (siehe Kap. 5).

Zudem vertritt die verantwortliche Person die Stadt bei Veranstaltungen rund um das Thema nachhaltige Mobilität und ist somit das Gesicht des Aktionsprogramms nach außen.

(2) Mobilitätsforum

Im Beteiligungsprozess für das vorliegende Aktionsprogramm hat sich ein stabiles Team von haupt- und ehrenamtlichen Experten herausgebildet. Dieses Team soll mit dem bestehenden Arbeitskreis Verkehr verschmolzen werden und die Koordinationsstelle in der Stadtverwaltung unterstützen.

Das Mobilitätsforum soll im Herbst jeden Jahres Vorschläge für den Umsetzungsplan des Folgejahres machen.

Generell ist das Aktionsprogramm darauf ausgelegt, die Bürgerschaft, die Unternehmen und die Organisationen am Ort aktiv in die Umsetzung einzubinden. Die ersten von der Verwaltung vorangetriebenen Aktivitäten (siehe 12-Monatsprogramm in Kap. 4) sollen ein Schneeballeffekt in der Stadt auslösen. Durch die Aufklärung, Sensibilisierung und Motivation der Bürger werden immer weitere Bürger aktiviert. Diese entwickeln – mit stetiger Unterstützung durch die Verwaltung – sukzessive weitere Projekte für nachhaltige Mobilität,

bringen sie in das Mobilitätsforum ein und arbeiten zunehmend an der Umsetzung der bestehenden Projekte mit.

5. Controlling

Die Überwachung und Kommunikation des Fortschritts ist eine wichtige Aufgabe der Koordinationsstelle.

Um dem Ziel eines nachhaltigen Mobilitätssystems in Leutkirch näher zu kommen wurden im Rahmen des Aktionsprogramms 12 konkrete Maßnahmen mit Teilschritten definiert (siehe Kap. 3). Zudem wurde ein Arbeitsprogramm mit 12 Aufgaben für die ersten 12 Monate der Projektumsetzung definiert (siehe Kap. 4). Im Arbeitsprogramm wurden die Arbeitsschritte so ausformuliert, dass Sie gleichzeitig als Meilensteine für die Maßnahmen innerhalb des Controllings dienen können.

Eine erfolgreiche Umsetzung der Projekte des Aktionsprogramms und damit eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung bedürfen einer konsequenten und transparenten Bewertung der Fortschritte. Ein formales Monitoring-Instrument soll zum einen übergeordnete Ziele veranschaulichen und Fortschritte sichtbar machen (z.B. Änderung des modal split hin zum Umweltverbund), zum anderen soll es aber auch die Erreichung einzelner Meilensteine in den Einzelprojekten darstellen. Nur mit einem fortlaufenden Monitoring ist es möglich politisch nachzusteuern, wenn einzelne Ziele oder Meilensteine nicht erreicht werden. Zudem ermöglicht das transparente Controlling auch eine Kommunikation der Projekterfolge und stärkt damit das Vertrauen aller Beteiligten, insbesondere der Bürger in das Aktionsprogramm und seine Umsetzung.

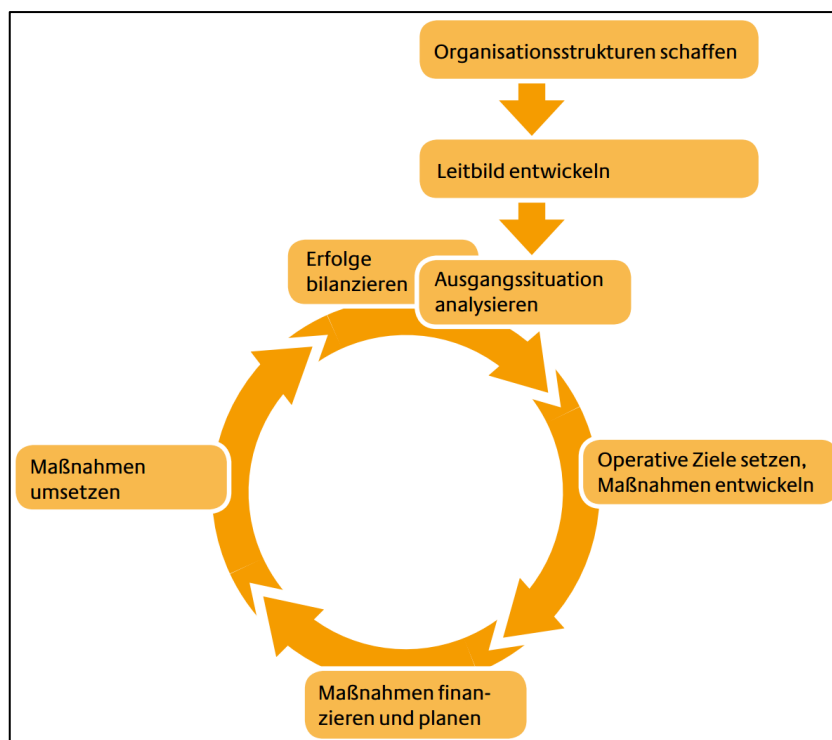


Abbildung 15: schematischer Ablauf des Aktionsprogramms und seines Monitorings (nach: Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), 2014, S. 11)

5.1 Prüfung Fortschritte des Aktionsprogramms auf Projektebene

Neben dem Monitoring der Effekte (siehe Kap. 5.2) gilt es kontinuierlich den Fortschritt bei den Aktivitäten zu bewerten und darzustellen.

- ◆ Im Jahresarbeitsplan wird vierteljährlich der Umsetzungsstand der Einzelaufgaben grafisch auf einer Prozentskala visualisiert:

20%	40%	60%	80%	100%

- ◆ Der Umsetzungsstand des Maßnahmenkatalogs des Aktionsprogramms wird jährlich zusammen mit dem Mobilitätsforum bewertet, z.B.
 - ✓ Errichtung einer autofreien Zone in der Innenstadt
 - ✓ Schaffung eines lebenswerten Öffentlichen Raums mit hoher Aufenthaltsqualität
 - Vereinigung unterschiedlicher Nutzungsansprüche im Straßenraum durch Begegnungszonen
 - Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt für Fußverkehr (z.B. Reaktivierung intuitiver Fußwege)

5.2 Indikatoren für das Monitoring von Teilzielen

Zu den in Kap. 1 dargestellten Zielen werden Indikatoren definiert und jährlich erhoben. Mit diesen (wenigen) Parametern soll der Gesamteffekt der Umsetzung bewertet werden. Um den Fortschritt plastisch zu visualisieren, sollen die Indikatorwerte in Zeitreihen dargestellt werden.

Ziel ist es, eine Grundlage für die Berichterstattung zur Umsetzung zu erhalten und frühzeitig zu erkennen, ob der Prozessablauf korrigiert werden muss und welche Maßnahmen gegebenenfalls vorrangig ergriffen werden sollen.

Zielüberprüfung: Stärkung des Umweltverbunds im modal split

Um verlässliche Aussagen zum modal split treffen zu können muss zunächst eine stadtweite Erhebung der genutzten Verkehrsmittel stattfinden. Hierfür kann auf bewährte Methodiken (z.B. Detailuntersuchung MiD oder SRV zurückgegriffen werden). Eine weitere Möglichkeit stellt eine Befragung im Rahmen des Projekts MELINDA dar. Die Ergebnisse der Untersuchung dienen als Basis für das Monitoring und sollten spätestens alle 5 Jahr aktualisiert werden um die Zielerreichung zu kontrollieren und auch die Erfolge der Projekte aus dem Aktionsprogramm abschätzen zu können.

Als Indikatoren für die Stärkung des Umweltverbunds im modal split können herangezogen werden:

- ➔ Anteil des Radverkehrs
- ➔ Anteil des Fußverkehrs
- ➔ Anteil des Öffentlichen Verkehrs

Zielüberprüfung: Entwicklung der Verkehrsleistung

Da es in Leutkirch keine Untersuchung zur Verkehrsleistung gibt, müssen hilfsweise indirekte Indikatoren verwendet werden:

→ Neuanmeldung von Fahrzeugen nach Fahrzeugarten

Die Anzahl sowie Fahrzeugtyp der Neuanmeldungen, aber auch der Fahrzeugbestand werden jährlich auf Gemeindeebene vom Kraftfahrt-Bundesamt unter www.kba.de veröffentlicht. Ebenso können die Daten über die lokale Zulassungsstelle abgerufen werden.

Zielüberprüfung: Förderung von Carsharing

→ Anzahl der Car-Sharing-Initiativen

→ Anzahl der Sharing-Fahrzeuge

→ Anzahl der privaten und betrieblichen Fahrzeuge, die in das System eingebunden sind

→ Anzahl der Stationen

→ Fahrleistung der Sharing-Fahrzeuge

→ Anzahl der angemeldeten und aktiven Nutzer

Zielüberprüfung: attraktiver Öffentlicher Verkehr

→ Anzahl der jährlichen Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr.

→ Anzahl der mitgenommenen Fahrräder im Öffentlichen Verkehr

→ Anzahl der verkauften Zeitkarten

Die Anzahl der Fahrgäste des Öffentlichen Nahverkehrs können bei den Verkehrsbetrieben (bodo) abgefragt werden.

Zielüberprüfung: klimafreundliche Antriebe

Folgende Indikatoren kommen für die Überwachung des Einsatzes CO₂-armer Treibstoffe im Verkehrsbereich in Frage:

→ Anzahl Ladesäulen und Tankstellen für biogene Treibstoffe

→ Anzahl der Anmeldungen von Elektroautos und äquivalenter Fahrzeuge

→ Umrüstungsquote im Busverkehr

Die Tankstellenbetreiber können Auskunft über die verkauften biogenen Kraftstoffe geben, die Stadtplanung sowie die Stadtwerke über die Anzahl der öffentlichen und nichtöffentlichen Ladesäulen und die Zulassungsstelle bzw. das KBA über die Anzahl zugelassener E-Fahrzeuge oder Biogasfahrzeuge.

Zielüberprüfung: Förderung des Radverkehrs

→ Anzahl der gekauften Fahrräder/E-Bikes⁶

⁶ Der Verkauf von E-Bikes und Fahrrädern kann bei den örtlichen Fahrradhändlern abgerufen werden.