

Internes Mobilitätskonzept

für die Kreisverwaltung des Landkreises Wittmund



November 2023

Herausgeber:
Landkreis Wittmund
Am Markt 9
26409 Wittmund

Vorwort Landrat

Sehr geehrte Damen und Herren,

liebe Verwaltungsmitarbeitende,

Mobilität bewegt uns alle. Sie ist längst ein zentraler Bestandteil unseres Alltags geworden. Sie ist ein Grundbedürfnis der Menschheit und eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben überhaupt – global und regional. Gleichzeitig hat unser Mobilitätsverhalten aber großen Einfluss auf das Klima. Der Verkehrssektor ist einer der größten Verursacher von CO₂-Emissionen in Deutschland. Ein großer Teil dieser Emissionen ist auf die Arbeits- und Dienstreisen zurückzuführen. Eine klimafreundliche Gestaltung der berufsbedingten Mobilität ist daher ein zentraler Bestandteil einer ganzheitlichen Klimapolitik, wie wir sie im Landkreis Wittmund verfolgen. Daher ist es naheliegend, hier mit dem Blick auf die eigene Kreisverwaltung zu beginnen.

Hiermit liegt erstmals ein internes Mobilitätskonzept für den Landkreis und die Kreisverwaltung vor. Dieses Konzept wurde gemeinsam vom Klimaschutzmanagement, dem internen Mobilitätsteam, weiteren Verwaltungsmitarbeitenden und der Politik erarbeitet und bildet somit eine erste Grundlage für die zukunftsfähige Gestaltung der Arbeits- und Dienstwege bei der Kommunalverwaltung des Landkreises Wittmund. Das Konzept enthält verschiedene Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmen, die alle auf eine Reduzierung der CO₂-Emissionen sowie auf bessere Mobilitätsbedingungen für Mitarbeitende abzielen. Dabei wird auf die drei Strategien der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung und der Verkehrsverbesserung zurückgegriffen.

Das Auto wird bei uns im ländlichen Raum weiterhin eine der tragenden Säulen der Mobilität bleiben müssen. Dabei soll der Autoverkehr aber sparsamer im Ressourcenverbrauch werden, alternative Antriebe sollen sich weiterverbreiten und die Fahrzeuge sollen häufiger gemeinsam genutzt werden. Auch jenseits der Automobilität sollen CO₂-Emissionen gesenkt werden, unter anderem durch eine attraktivere Gestaltung des ÖPNV und des Fahrradfahrens sowie durch eine Stärkung des internen Mobilitätsmanagements und der digitalen Zusammenarbeit.

Ich bedanke mich bei Allen, die zu der Entwicklung dieses zukunftsweisenden Konzeptes beigetragen und sich beim Erarbeitungsprozess aktiv eingebracht haben. Nun heißt es, das Konzept in die Alltagsrealität umzusetzen. Ich bin davon überzeugt, dass wir die gesteckten Ziele gemeinsam erreichen werden.

Ihr Landrat



Holger Heymann

Inhalt

1. Hintergrund und Zielsetzung	4
2. Ablauf und Beteiligungsprozess	6
3. Bestands- und Bedarfsanalyse	8
3.1 Räumliche Lage und Raumstruktur.....	8
3.2 Arbeitsbezogene Mobilität der Verwaltungsmitarbeitenden.....	9
3.2.1 Arbeitswege.....	9
3.2.2 Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden.....	14
3.2.3 Dienstreisen	15
4. CO ₂ -Bilanzierung für das Jahr 2022	16
5. Maßnahmenkatalog	18
6. Zusammenfassung und Ausblick	39
7. Literaturverzeichnis.....	40
8. Abbildungsverzeichnis	41

1. Hintergrund und Zielsetzung

Der Verkehrssektor, insbesondere der motorisierte Individualautoverkehr, ist ein Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen. Der höchste Energieverbrauch liegt dabei nach dem Verursacherprinzip in der Nutzung von PKWs mit Verbrennungsmotoren. Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz besteht deutschlandweit die Pflicht zur Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasen im Verkehrssektor um 48 Prozent bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 2019 (Bundes-Klimaschutzgesetz, 2019). Im Landkreis Wittmund würde das bedeuten, dass jährlich 3.542 Fahrzeuge abgeschafft werden oder klimaneutral fahren müssten. Daher ist eine Veränderung des Mobilitätssystems hin zu einer nachhaltigen Mobilität durch weniger Verkehr und ressourcenschonende Verkehrsmittel dringend erforderlich.



Nachhaltige Mobilität

Nachhaltige Mobilität lässt sich als die ökologisch verträgliche und sozial gerechte Gestaltung und Gewährleistung der Erreichbarkeit von Einrichtungen und Kommunikationszugängen in einer globalen Gesellschaft definieren, die gleichzeitig wirtschaftlich tragfähig sein muss (Rammler, 2016, S. 906).

Um eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu ermöglichen und damit die im Bundes-Klimaschutzgesetz formulierten Mobilitätsziele zu erreichen, müssen Strategien und Konzepte entwickelt werden. Einzelne Maßnahmen und Ansätze können jedoch nicht isoliert voneinander betrachtet und umgesetzt werden, sondern es bedarf eines integrierten Ansatzes. Diesem Ansatz entsprechen Mobilitätskonzepte, die eine langfristige, zielgerichtete Strategie für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in einem definierten räumlichen Bereich einschließlich Maßnahmen zur Umsetzung dieser Strategie umfassen (Europäische Kommission, 2013; Team red, 2020). Durch lokale Mobilitätskonzepte kann der Einsatz und das Zusammenspiel verschiedener Mobilitätsangebote, Infrastrukturen und Informationssystemen vor Ort optimiert und die Nutzung einzelner Verkehrsangebote effizienter und benutzungsfreundlicher gestaltet werden.



Mobilitätskonzepte

Mobilitätskonzepte stellen ein integriertes Handlungskonzept mit konkreten Lösungsansätzen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung dar. Bei erfolgreicher Umsetzung können Mobilitätskonzepte zu Treibhausgaseinsparungen führen und die Luftqualität, Lärminderung und Lebensqualität vor Ort positiv beeinflussen (Frehn et al., 2021, S. 6; Arbeitskreis Kommunalen Klimaschutz, 2021).

Die Verantwortung für die Entwicklung von Mobilitätskonzepten liegt meist bei den Kommunen. Kommunale Verwaltungen bieten die strukturellen Voraussetzungen für ein dauerhaftes und kontinuierliches Engagement in der Mobilitätsentwicklung und erscheinen daher besonders geeignet, die Rolle des Initiators, Motivators und dauerhaften Trägers von Mobilitätsmanagement zu übernehmen. Eine nachhaltige Mobilität stellt ein wichtiges Handlungsfeld kommunaler Klimaschutzpolitik dar. Bereits 2013 wurde in dem Klimaschutzkonzept des Landkreises Wittmund das Ziel verankert, CO₂-Emissionen in dem Bereich des Verkehrs zu reduzieren. Darin heißt es ausdrücklich: „Je mehr Maßnahmen zur Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs und zur Verschiebung im Bereich des Modal-Splits (Verkehrsmittelwahl) beitragen, umso größer wird die Chance, emissionsmindernde Ziele zu erreichen.“

Berufsbedingte Mobilität ist dabei prägend für das Verkehrsgeschehen. Da ein großer Teil der Verkehrsleistung auf die Beschäftigung zurückzuführen ist, werden die Mobilitätsmuster weitgehend von der arbeitsbezogenen Mobilität beeinflusst. Insgesamt sind gut ein Drittel (34 Prozent) der in Deutschland unternommenen Wege mit der Arbeit verbunden (Nobis & Kuhnimhof, 2018). Als Deutschlands größter Arbeitgeber kann die öffentliche Verwaltung durch betriebliches Mobilitätsmanagement somit einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung leisten. Betriebliches Mobilitätsmanagement hat eine wichtige Vorbildfunktion für kommunale Verwaltungen und bringt eine Reihe von Vorteilen mit sich, darunter eine Reduktion der CO₂-

Emissionen, verringerte Luft- und Lärmbelastung, Imagegewinn, Sicherstellung der Erreichbarkeit, Kosteneinsparungen, Mitarbeiterzufriedenheit und -bindung, Gesundheitsförderung sowie Multiplikatoreffekte (Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen, o. D.; Kompetenznetz Klima Mobil, 2021).

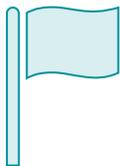


Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement kann als systematischer und strategischer Ansatz zur Förderung einer klima- und umweltfreundlichen sowie kosteneffizienten Mitarbeitermobilität auf Arbeitswegen und Dienstreisen verstanden werden. Übergeordnetes Ziel ist, die Mobilitätsangebote für den Arbeitsweg zu optimieren und gleichzeitig die Emissionen des Berufsverkehrs zu minimieren.

Der Landkreis Wittmund ist sich seiner Verantwortung und tragenden Rolle im Hinblick auf die Ziele des Klimaschutzes sowie deren Umsetzung bewusst und versteht sich als Vorbild und zentraler Impulsgeber für die Entwicklung und Umsetzung von konkreten Klimaschutzmaßnahmen in der Region. Vor diesem Hintergrund hat der Landkreis gemeinsam mit den Verwaltungsmitarbeitenden ein internes Mobilitätskonzept erarbeitet.

Das vorliegende Mobilitätskonzept soll einen grundlegenden systematischen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung innerhalb der Kreisverwaltung leisten und aufzeigen, welche Potentiale durch die zukunftsorientierte Gestaltung der Arbeitswege, Dienstreisen und Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden bestehen, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Die strategischen Zielsetzungen und Mobilitätsmaßnahmen dieses Konzeptes sollen als Orientierungsrahmen für die künftige Mobilitätsentwicklung dienen und die Mobilitätssituation besonders unter dem Aspekt der Klimafreundlichkeit optimieren. Im Ergebnis liegt dem Landkreis damit ein strategisches Handlungskonzept als Grundlage für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung innerhalb der Kreisverwaltung vor, durch dessen Umsetzung ein bedeutender Beitrag zur CO₂-Emissionsminderung geleistet werden kann.



Zielsetzungen

Die wichtigsten Zielsetzungen lauten wie folgt:

- den jährlichen CO₂-Ausstoß durch die Arbeits- und Dienstwege aller Verwaltungsmitarbeitenden gemäß dem Bundes-Klimaschutzgesetz um 48 Prozent bis 2030 reduzieren, bei gleichzeitiger Gewährleistung der Mobilität für die Mitarbeitenden
- den Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes Rechnung tragen
- die Mobilität der Verwaltungsmitarbeitenden zukunftsfähig gestalten und an die sich verändernde Gesellschaft und neue technologische Möglichkeiten anpassen
- die Mitarbeitenden bei der Gestaltung der zukünftigen Mobilität innerhalb der Verwaltung einbinden

2. Ablauf und Beteiligungsprozess

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes gliedert sich in verschiedene Phasen und Bausteine (siehe Abbildung 1).



Abbildung 1: Phasen und Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Im Sinne einer langfristig tragbaren Mobilitätsstrategie und einer zielorientierten Umsetzung ist die Transparenz und Nachvollziehbarkeit sowie die gemeinsame Erarbeitung von Maßnahmen mit allen betroffenen Akteuren erstrebenswert. Eine möglichst frühzeitige und prozessbegleitende Beteiligung ist daher wesentlicher Bestandteil mobilitätsplanerischer Konzepte. Die Beteiligung dient zum einen der Analyse der Bestands- und Bedarfssituation und zum anderen der Entwicklung und Rückkopplung von Mobilitätsmaßnahmen. Um die Akzeptanz für die in dem vorliegenden Mobilitätskonzept festgelegten Maßnahmen seitens aller beteiligten Akteure sicherzustellen, wurden die Bedürfnisse und Anregungen der Verwaltungsmitarbeitenden miteinbezogen. Insgesamt wurde der Prozess der Konzeptentwicklung durch die fünf Beteiligungsschritte partizipativ gestaltet (siehe Abbildung 2).

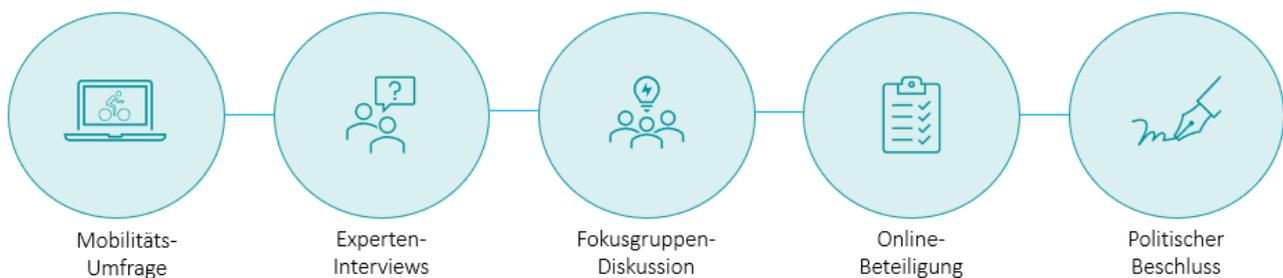


Abbildung 2: Beteiligungsschritte

2.1 Mobilitätsumfrage

Als Grundlage für das Mobilitätskonzept und zur Schaffung eines nutzergruppenorientierten Mobilitätsangebotes wurde in einem ersten Beteiligungsschritt genaue Kenntnis über die bestehende Mobilitätssituation der Verwaltungsmitarbeitenden und ihre Mobilitätsbedürfnisse in Bezug auf die Arbeits- und Dienstwege gewonnen. Dafür hat das Klimaschutzmanagement des Landkreises Wittmund zwischen dem 26.09.2022 und dem 28.10.2022 eine interne Mobilitätsumfrage durchgeführt. Die Umfrage beinhaltete Fragen zu den Arbeitswegen, den Dienstwegen zwischen den Verwaltungsgebäuden und den Dienstreisen der Mitarbeitenden. Zu jeder Kategorie konnten Wünsche zu potenziellen Maßnahmen geäußert werden. Mit den erhobenen Daten konnte zudem die CO₂-Bilanz für den Mobilitätsbereich der Verwaltung bestimmt und damit ein Ausgangswert für einen regelmäßigen Vergleich geschaffen werden. Die Ergebnisse der Umfrage stellen maßgeblich die Basis für die Bestands- und Bedarfsanalyse des vorliegenden Konzeptes dar.

2.2 Experteninterviews

In einem zweiten Beteiligungsschritt wurden Experteninterviews mit Verwaltungsmitarbeitenden aus dem internen Mobilitätsteam geführt, bestehend aus einzelnen Mitarbeitenden mit Bezug zu dem Thema Mobilität aus den Fachbereichen FB 01 (Steuerung und Kreisentwicklung), FB 10 (Personal und Finanzen), FB 40 (Schulen, IT, Gebäude) und FB 68 (Umwelt). Der Fokus lag dabei auf potenziellen Maßnahmen für das Mobilitätskonzept sowie auf der Prüfung ihrer Umsetzbarkeit. Dabei wurden die in der Mobilitätsumfrage genannten Wünsche der Mitarbeitenden miteinbezogen und diskutiert. Die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage und die der Interviews stellen maßgeblich die Grundlage für die Erstellung eines ersten Entwurfes des Maßnahmenkataloges dar.

2.3 Fokusgruppen-Diskussion

Der dritte Beteiligungsschritt beinhaltete eine Fokusgruppen-Diskussion mit einigen Mitarbeitenden aus dem internen Mobilitätsteam.



Fokusgruppen-Diskussion

Eine Fokusgruppen-Diskussion ist eine moderierte, zielgerichtete Gruppendiskussion über ein vorher definiertes Themenfeld (z. B. Mobilität) mit einer Kleingruppe. Ziel ist, möglichst viele unterschiedliche Facetten eines Themas zur Sprache zu bringen. Fokusgruppen werden häufig als Partizipationsverfahren angewendet, da sie die Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern in politische Entscheidungsprozesse ermöglichen (Schulz, 2012).

Strukturiert wurde der Diskussionsprozess anhand eines Leitfadens. Ziel war die Weiterentwicklung des Maßnahmenkataloges. Dafür wurden Feedback und Änderungsvorschläge für die einzelnen Maßnahmen gesammelt und deren Prioritäten durch die Teilnehmenden festgelegt. Auf Basis der Ergebnisse der Fokusgruppen-Diskussion wurde der Maßnahmenkatalog überarbeitet.

2.4 Online-Beteiligung

Als vierter Beteiligungsschritt erfolgte eine erneute Einbindung der Mitarbeitenden. Die Beteiligung erfolgte vom 09.10.2023 bis zum 20.10.2023 über die Online-Beteiligungsplattform „Adhocracy+“. Auf der Plattform konnte Feedback zu den Zielen des Mobilitätskonzeptes sowie zu den einzelnen Maßnahmen geäußert werden. Auf Basis der Ergebnisse der Online-Beteiligung wurde der Maßnahmenkatalog erneut überarbeitet und finalisiert.

2.5 Politischer Beschluss

Am 28.11.2023 wurde die Umsetzung des internen Mobilitätskonzeptes im Planungs- und Umweltausschuss vom Kreistag beschlossen.

3. Bestands- und Bedarfsanalyse

Grundlage des Mobilitätskonzeptes ist eine umfassende Aufnahme und Analyse der Bestandssituation der Mobilität der Verwaltungsmitarbeitenden sowie ihres Mobilitätsbedarfes. Bereits in diesem Schritt ist es von zentraler Bedeutung, die Mitarbeitenden in die Bearbeitung einzubeziehen. Sie können wichtigen Input über vorhandene Stärken und Schwächen der Mobilitätssituation in Bezug auf ihre Arbeitswege, Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden und Dienstreisen liefern, der in den weiteren Bearbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes miteinfließen kann.

Insgesamt dienen die folgenden Grundlagen der Bearbeitung der Bestands- und Bedarfsanalyse:

- Interne Mobilitätsumfrage zur Erfassung der CO₂-Emissionen und klimafreundlichen Gestaltung von Pendel- und Dienstreisen
- Interne und externe Dokumente und Datengrundlagen, darunter das Integrierte Klimaschutzkonzept für den Landkreis Wittmund, das Leitbild des Landkreises Wittmund, der Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund 2020-2024 und die Fahrtenbücher des Fuhrparks

3.1 Räumliche Lage und Raumstruktur

Der Landkreis Wittmund (früherer Regierungsbezirk Weser-Ems) liegt im Nordwesten Niedersachsens mit unmittelbarer Angrenzung an das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer und setzt sich aus der Samtgemeinde Esens, der Gemeinde Friedeburg, der Samtgemeinde Holtriem, den Inselgemeinden Langeoog und Spiekeroog sowie der Stadt Wittmund zusammen (siehe Abbildung 3). Die Kreisverwaltung ist in der Stadt Wittmund angesiedelt, die in ihrer zentralörtlichen Funktion die Rolle als Mittelzentrum übernimmt. Für die Kreisverwaltung sind 487 Mitarbeitende im Dienst (Stand Juni 2022). Auf den rund 657 km² Gesamtbodenfläche des Landkreises leben insgesamt 58.159 Bürgerinnen und Bürger (LSN, 2020, 2021). Damit ist der ostfriesische Landkreis die zweitkleinste Gebietskörperschaft im Land Niedersachsen. Die Bevölkerungsdichte von ca. 88,52 Einw./km² ist nur etwa halb so hoch wie im Landesdurchschnitt (LSN, o. D.).

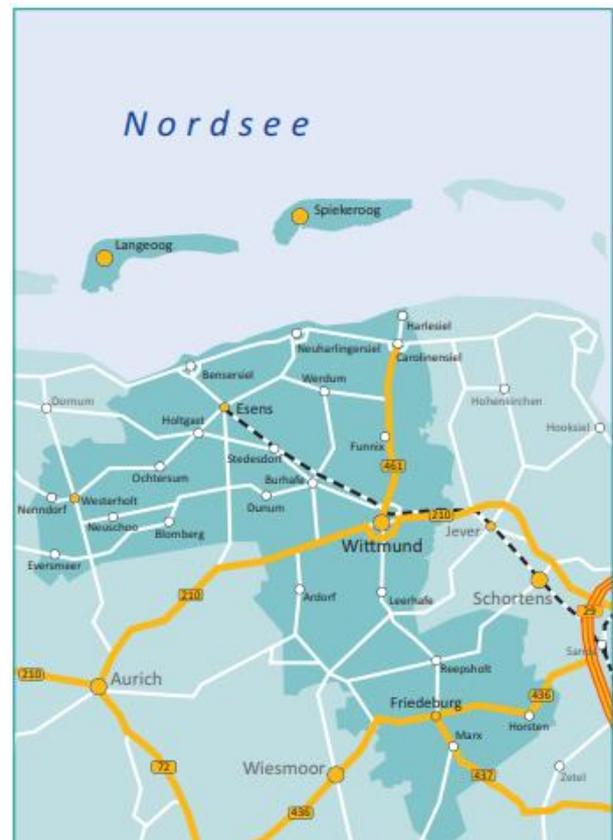


Abbildung 3: Karte des Landkreises Wittmund
Quelle: Kreisverwaltung Wittmund

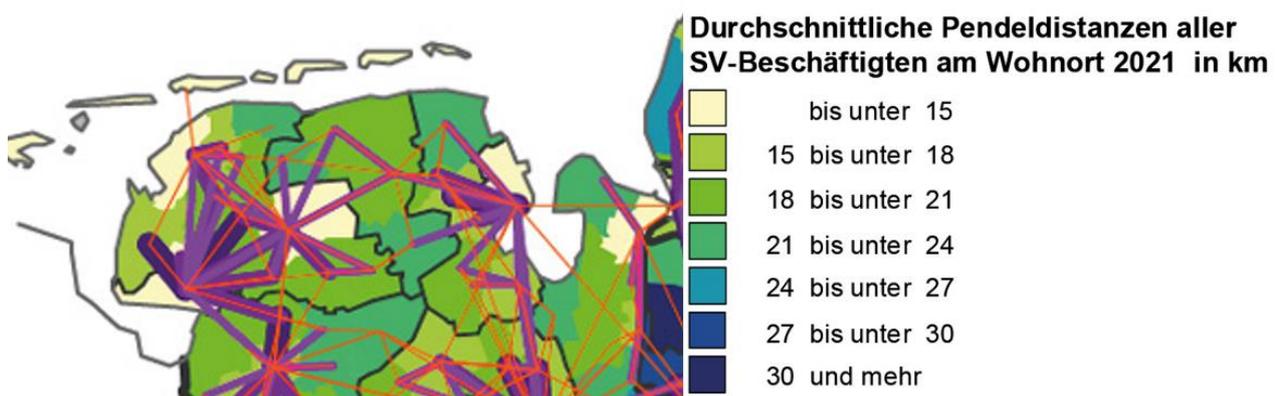
Die Anforderungen an die Mobilität variieren stark in Abhängigkeit von der räumlichen Struktur. So lassen sich Konzepte aus städtischen Verdichtungsräumen nicht problemlos auf ländliche Räume übertragen. Aus Sicht der Raumordnung und Landschaftsplanung wird der Landkreis Wittmund als ein peripherer und dünn besiedelter ländlicher Kreis bezeichnet (BBSR, 2020-2023). Charakteristisch für ländliche Räume sind ein unzureichender, häufig zurückgebauter Nahverkehr, fehlende (Rad-)Infrastrukturen und die daraus resultierende Notwendigkeit eines eigenen PKWs sowie starke Pendlerbewegungen (Arbeitskreis Kommunalen Klimaschutz, 2021). Grundsätzlich ist mit zunehmender peripherer Lage und abnehmender Besiedlungsdichte eine Steigerung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs zu beobachten (Brandl, 2019). Auch im Landkreis Wittmund liegt der höchste Energieverbrauch in dem Bereich der Mobilität nach dem Verursacherprinzip in der Nutzung von PKWs. Dies ist auf die ländliche Struktur mit teilweise weiten Distanzen zurückzuführen, die zu einem Benutzungszwang bzw. einer Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs führt. Strukturell bedingt stellt sich die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse im Landkreis Wittmund ohne den Individualautoverkehr daher schwierig dar. Die Stadt Wittmund ist mit einem Bahnhof über die RB59 (Esens-Burhufe-Wittmund-Jever-Schortens-Sande-Wilhelmshaven) an das Schienennetz angebunden. Der Bahnhof ist weniger als zwei Kilometer von allen Verwaltungsgebäuden des Landkreises entfernt.

3.2 Arbeitsbezogene Mobilität der Verwaltungsmitarbeitenden

Zur konkreten Erfassung der arbeitsbezogenen Mobilität wurde zwischen dem 26.09.2022 und dem 28.10.2022 eine interne Mobilitätsumfrage innerhalb der Kreisverwaltung durchgeführt. Die Umfrage wurde vom Klimaschutzmanagement erstellt und durch den Landrat per E-Mail an alle Verwaltungsmitarbeitenden verteilt. Insgesamt haben sich 251 Verwaltungsmitarbeitende online an der Mobilitätsumfrage beteiligt. Diese beinhaltete drei Blöcke, darunter (1) die Arbeitswege, (2) Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden und (3) Dienstreisen der Mitarbeitenden. Die Ergebnisse dieser Bereiche werden im Folgenden dargestellt.

3.2.1 Arbeitswege

Der Großteil der Teilnehmenden legt pro Arbeitswegstrecke zwischen einem und 30 Kilometer zurück, einige sogar bis zu 76 Kilometer. Die mittlere Arbeitsweglänge der Teilnehmenden beträgt etwa 17 Kilometer und liegt damit im Bundesdurchschnitt aus dem Jahr 2021 von 16,9 Kilometern sowie im Durchschnitt der Pendeldistanzen aller Sozialversicherungspflichtig (SV) Beschäftigten im Landkreis Wittmund im Jahr 2021 (siehe Abbildung 4).



Datenbasis: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit: Ein- und Auspendler auf Gemeindeebene, Nürnberg 2022
 Geometrische Grundlage: Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2021 © GeoBasis-DE/BKG
 Bearbeitung: T. Pütz

Abbildung 4: Durchschnittliche Pendeldistanzen aller SV-Beschäftigten am Wohnort im Jahr 2021 in km
 Quelle: BBSR, 2022

3.2.1.1 Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg

Ein Großteil (71 Prozent) aller Fahrten für den Arbeitsweg werden mit dem eigenen Auto (Individualautoverkehr, ohne Einbezug der Fahrgemeinschaften) zurückgelegt (siehe Abbildung 5). Hochgerechnet auf alle Verwaltungsmitarbeitenden (487 Mitarbeitende, Stand Juni 2022) entspricht dies etwa 3.390 Fahrten pro Woche und 155.940 Fahrten pro Jahr (Hin- und Rückweg). Im Hinblick auf die mittlere Arbeitsweglänge der Teilnehmenden von 17 km ergeben sich somit durchschnittlich 57.630 km pro Woche und 2.650.980 km pro Jahr, die von allen Verwaltungsmitarbeitenden zusammen mit dem eigenen Auto zur Arbeit und wieder zur Wohnstätte bestritten werden.

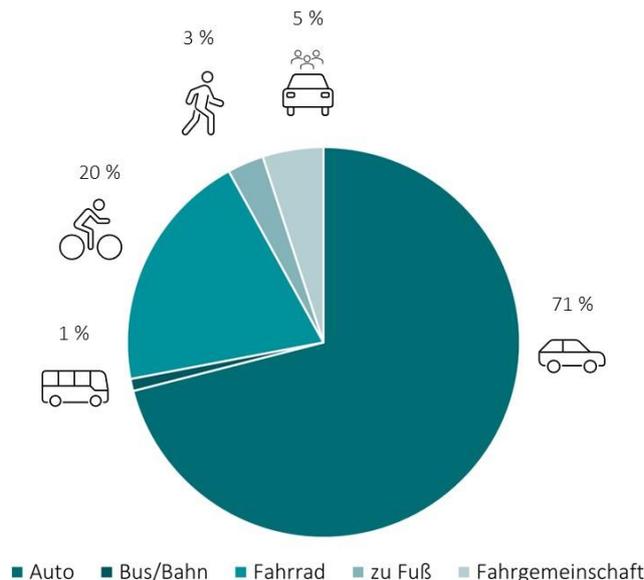


Abbildung 5: Anteil an zurückgelegten Fahrten für den Arbeitsweg je Verkehrsmittel (N = 251).

Bei etwa 93 Prozent der Autos der Teilnehmenden handelt es sich um Benziner und Dieselfahrzeuge, bei fünf Prozent um Elektroautos und bei zwei Prozent um Hybridfahrzeuge. Unter Berücksichtigung dieser Antriebsanteile ergibt sich, hochgerechnet auf alle Verwaltungsmitarbeitenden, **ein jährlicher CO₂-Ausstoß von 498,7 t CO₂ allein für die Arbeitswege, die mit dem Auto bestritten werden**. Das entspricht in etwa so viel CO₂ wie durch den gesamten Stromverbrauch von knapp 351 Haushalten im Jahr 2021 in Deutschland verursacht wurde. Von den 498,7 t gehen 469 t CO₂ auf die Verbrenner-Autos zurück, 18,1 t CO₂ auf die Elektroautos und 11,6 t CO₂ auf die Hybridfahrzeuge.

Knapp 55 Prozent derjenigen, die ein Elektrofahrzeug fahren sowie 100 Prozent derjenigen, die ein Hybridfahrzeug fahren, wünschen sich mehr E-Ladepunkte am Arbeitsplatz. Weitere 48 Prozent der Teilnehmenden haben angegeben, dass sie derzeit noch ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor fahren, jedoch planen, sich in Zukunft ein Elektro- oder Hybridfahrzeug anzuschaffen, und sich dafür mehr öffentlich zugängliche Ladepunkte am Arbeitsplatz wünschen. Verwaltungsgebäude (VWG) 6 wird für die Schaffung von E-Lademöglichkeiten für Autos am ehesten bevorzugt, gefolgt von VWG 2 und 3 (siehe Abbildung 6).



Abbildung 6: Bedarf an E-Lademöglichkeiten für Autos an den unterschiedlichen VWG (N = 251)

3.2.1.2 Alternativen zum Individual-Autoverkehr für den Arbeitsweg

Fahrgemeinschaften

Etwa 8,4 Prozent der Teilnehmenden nutzen bereits an bestimmten Arbeitstagen eine Fahrgemeinschaft für ihren Arbeitsweg. Für weitere 13,5 Prozent der Teilnehmenden, die für den Arbeitsweg bisher ausschließlich auf das eigene Auto zurückgreifen, würde eine Fahrgemeinschaft grundsätzlich in Frage kommen. Weitere 8,7 Prozent würden vom Individual-Autoverkehr zu einer Fahrgemeinschaft wechseln, wenn die Strecken und Arbeitszeiten mit den Mitfahrern übereinstimmen und die Mitfahrer zuverlässig und zugleich flexibel im Hinblick auf Familienfreundlichkeit sind. Insgesamt kommt für 76 Mitarbeitende (22,2 Prozent derjenigen, die bisher für ihren Arbeitsweg ausschließlich das eigene Auto nutzen) eine Fahrgemeinschaft als Alternative in Frage, wenn auf die genannten Bedürfnisse eingegangen wird. Für die Organisation von Fahrgemeinschaften besteht eine große Nachfrage seitens der Mitarbeitenden an der Einrichtung einer digitalen Mitfahrzentrale.

Fahrradfahren

Etwa 16 Prozent aller Teilnehmenden nutzen bereits an bestimmten Arbeitstagen das Fahrrad für ihren Arbeitsweg. Für weitere 17 Prozent der Teilnehmenden, die für ihren Arbeitsweg bisher ausschließlich auf das eigene Auto zurückgreifen, würde Fahrradfahren grundsätzlich in Frage kommen. Weitere 11,6 Prozent würden anstelle des Autos auf das Fahrrad zurückgreifen, wenn es die Möglichkeit zur Aufladung von Akkus von Elektrofahrrädern im Büro gäbe, wenn gute Schnittstellen zwischen dem Bahn- und Radverkehr bestehen würden, wenn es die Umstände im Hinblick auf Kinder und private Termine nach Feierabend erlauben würden und wenn seitens der Kreisverwaltung für alle Mitarbeitenden erschwingliche Elektrofahrräder zur Verfügung stehen würden. Dienstradleasing mit der Möglichkeit, Elektrofahrräder zu einem erschwinglichen Preis zu erhalten, wird bereits für die Angestellten, allerdings noch nicht für die Beamten des Landkreises angeboten. Zudem verfügt der Landkreis bisher über keine Diensträder. Insgesamt kommt für 98 Mitarbeitende (28,6 Prozent derjenigen, die bisher für den Arbeitsweg ausschließlich das eigene Auto nutzen), das Fahrradfahren grundsätzlich als Alternative in Frage, wenn auf die genannten Bedürfnisse eingegangen wird.

Hinzu kommen 15,5 Prozent der Teilnehmenden, die bereits an manchen Arbeitstagen das Elektrofahrrad für den Arbeitsweg nutzen. Insgesamt wünschen sich etwa 45 Prozent der Teilnehmenden mehr E-Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder, was darauf hindeutet, dass bis zu 219 Mitarbeitende planen, sich in Zukunft ein Elektrofahrrad anzuschaffen. Verwaltungsgebäude 6 wird für die Schaffung von E-Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder am ehesten bevorzugt, gefolgt von VWG 2 und 3 (siehe Abbildung 7).

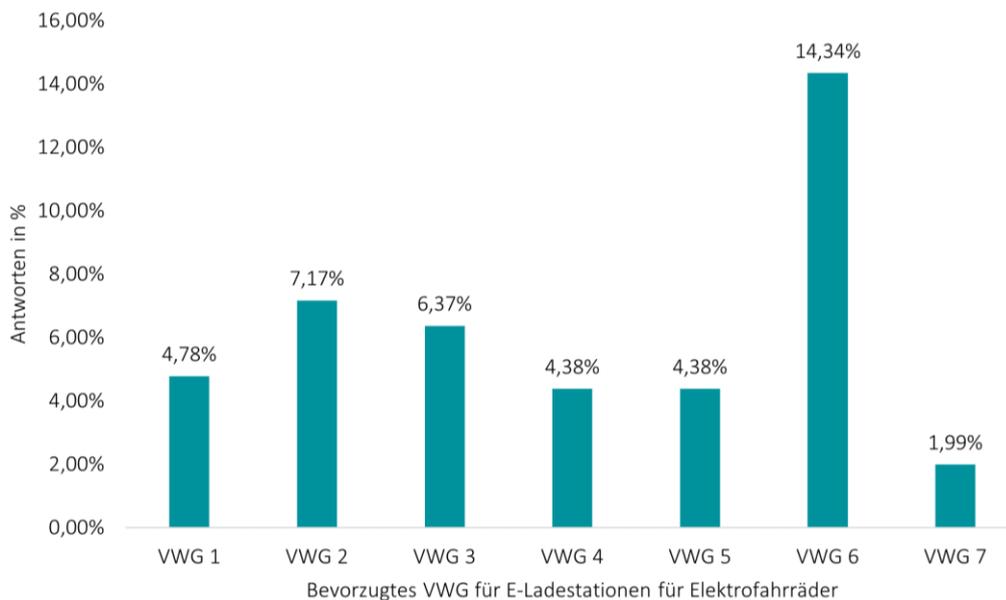


Abbildung 7: Bedarf an E-Lademöglichkeiten für E-Bikes an den unterschiedlichen Verwaltungsgebäuden

Die Teilnehmenden haben weitere Anregungen und Wünsche für eine Verbesserung der Bedingungen, um mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz zu gelangen, geäußert. Dazu zählen ausgebaute Fahrradwege mit ausreichender Beleuchtung sowie ausreichende, abschließbare und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Verwaltungsgebäuden, die den heutigen Standards entsprechen (z.B. Möglichkeiten zum Anschließen von Elektrofahrzeugen). Auch die Bereitstellung von Elektrofahrzeugen als Dienstwagen und Fahrradleasing für Beamte ist gewünscht und es besteht Bedarf nach Räumlichkeiten zum Umziehen und Duschen am Arbeitsplatz sowie Trocknungsmöglichkeiten für nasse Kleidung. Für einige Teilnehmende ist die garantierte kurzfristige Verfügbarkeit von Dienstwagen ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg, da sie für spontane Dienstwege sonst auf ihr eigenes Auto angewiesen sind. Auch die gezielte Förderung des Fahrradfahrens, z.B. durch die Subvention von Ausstattung wie Helmen und Warnwesten und weitere Anreize würden die Bedingungen, um mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz zu gelangen, für die Teilnehmenden verbessern.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zwei Prozent der Teilnehmenden nutzen bereits an manchen Arbeitstagen den ÖPNV für den Arbeitsweg. Für weitere 9,3 Prozent der Teilnehmenden, die für den Arbeitsweg bisher ausschließlich auf das eigene Auto zurückgreifen, würde die Nutzung des ÖPNV grundsätzlich in Frage kommen. Weitere 14,4 Prozent würden vom Individual-Autoverkehr zum ÖPNV wechseln, wenn es einen günstigen ÖPNV-Tarif zum Ausgleich des erhöhten Zeitaufwandes gäbe, wenn zusätzliche Verbindungen mit einer besseren Taktung in Anlehnung an die Arbeitszeiten bereitstehen würden und wenn bessere Verkehrsanbindungen, z.B. durch mehr Haltestellen und eine Erweiterung des Bahnnetzes, bestehen würden. Zudem müsste für viele der Teilnehmenden die Zuverlässigkeit des ÖPNV verbessert werden, um eine pünktliche Ankunft an der Arbeitsstätte zu garantieren. Auch bei der Nutzung des ÖPNV für den Arbeitsweg ist es für einige Teilnehmende ausschlaggebend, ob Dienstfahrzeuge garantiert, kurzfristig für den Außendienst zur Verfügung stehen, da sie für spontane Dienstwege sonst auf ihr eigenes Auto angewiesen sind. Insgesamt kommt für 81 Mitarbeitende (23,7 Prozent derjenigen, die bisher für ihren Arbeitsweg ausschließlich das eigene Auto nutzen) der ÖPNV als Alternative in Frage, wenn auf die genannten Bedürfnisse eingegangen wird.

Die Auswertung der Nutzung des ÖPNV mit dem 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass ein günstigeres Angebot die Nutzung des ÖPNV durchaus begünstigen kann. Insgesamt haben 8 Prozent den ÖPNV mit dem 9-Euro-Ticket vermehrt genutzt und weitere 9 Prozent zumindest teilweise. Auf der anderen Seite hat der Großteil (83 Prozent) der Teilnehmenden den ÖPNV mit dem 9-Euro-Ticket nicht häufiger genutzt. Seitens vieler Mitarbeitender besteht zwar der Wunsch nach einem günstigeren Tarif, jedoch müssen gleichzeitig auch die entsprechende

Infrastruktur vorgehalten und die zuvor genannten Wünsche der Teilnehmenden berücksichtigt werden, um einen langfristigen Wechsel vom Individual-Autoverkehr zum ÖPNV für den Arbeitsweg zu begünstigen.

Homeoffice

Arbeitswege und damit einhergehende CO₂-Emissionen lassen sich auch durch die Arbeit aus dem Homeoffice reduzieren. Die Mobilitätsumfrage hat ergeben, dass über die Hälfte der Teilnehmenden (53 Prozent) an 5 Tagen pro Woche vor Ort arbeitet, während ein gutes Viertel (25,5 Prozent) der Teilnehmenden durchschnittlich einen Tag in der Woche aus dem Homeoffice arbeitet. Die übrigen ca. 20 Prozent der Teilnehmenden arbeiten 2 bis 4 Tage pro Woche aus dem Homeoffice (siehe Abbildung 8).

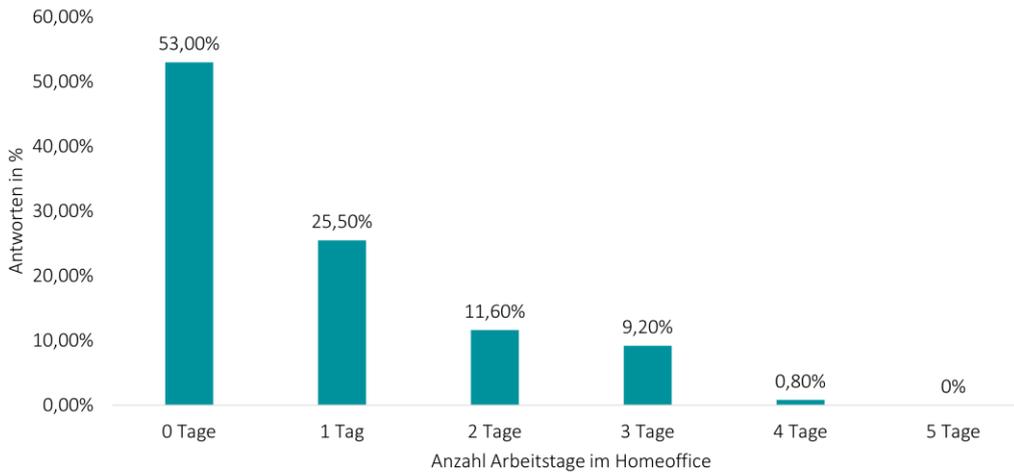


Abbildung 8: Durchschnittliche Anzahl an Arbeitstagen im Homeoffice (N = 251).

Mit der derzeitigen Anzahl an Arbeitstagen aus dem Homeoffice sind 37 Prozent der Teilnehmenden zufrieden, während ca. die Hälfte (51 Prozent) das Homeoffice in Zukunft gerne häufiger nutzen würde. Von den Teilnehmenden, die aktuell 5 Tage die Woche vor Ort sind, wünschen sich 50 Prozent künftig mehr Arbeitstage aus dem Homeoffice (siehe Abbildung 9).

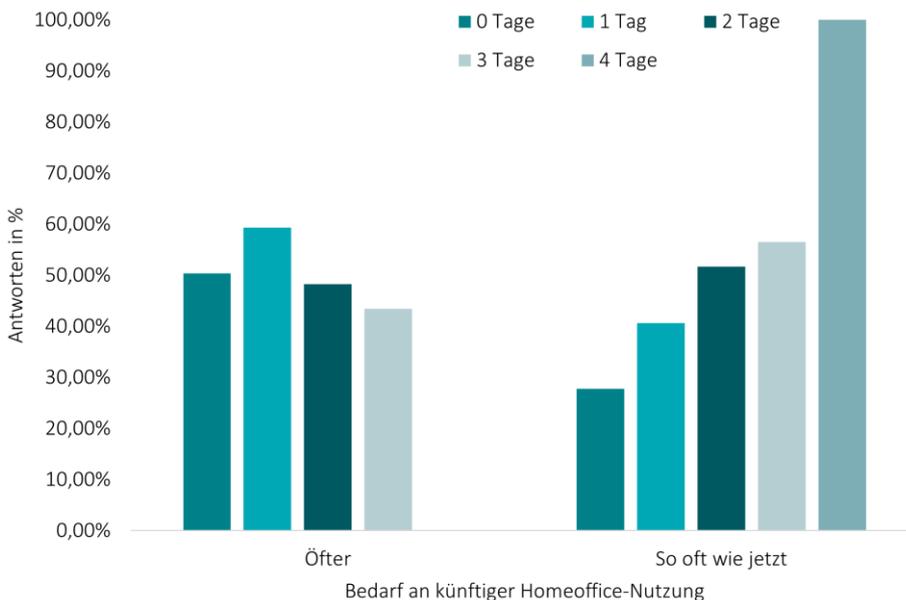


Abbildung 9: Bedarf an künftiger Homeoffice Nutzung aufgeteilt nach derzeitiger Homeoffice-Nutzung (N = 251)

3.2.2 Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden

Der Landkreis verfügt über sieben Verwaltungsgebäude. Knapp ein Drittel (31 Prozent) der Teilnehmenden bewegt sich regelmäßig zwischen diesen Gebäuden hin und her. Die Wege zwischen den Verwaltungsgebäuden werden größtenteils zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Knapp 10 Prozent der Teilnehmenden greifen jedoch zumindest teilweise auf den Firmenwagen zurück und weitere 13 Prozent geben an, gelegentlich auch das eigene Auto zu nutzen (siehe Abbildung 10).

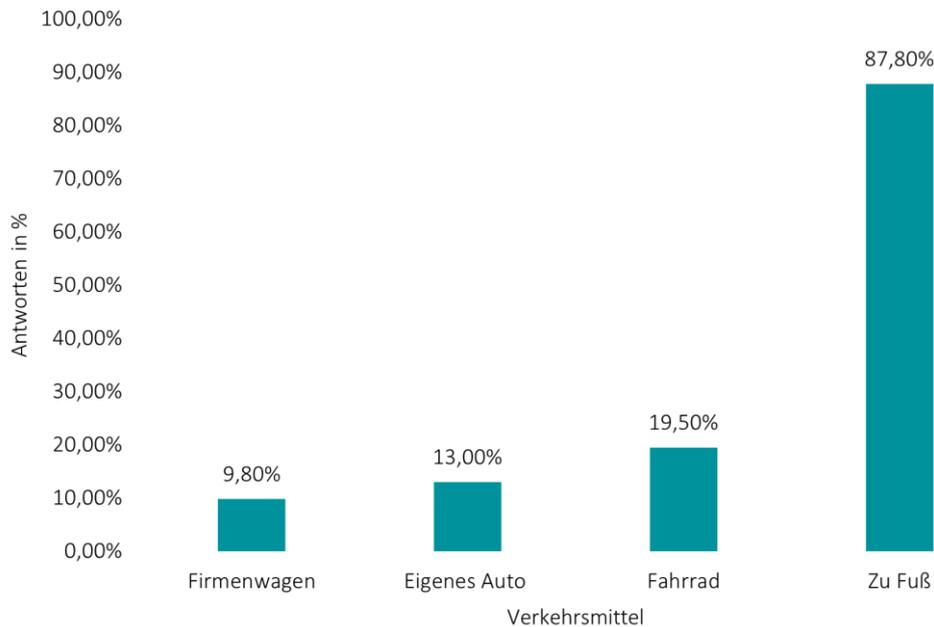


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl für die Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden (N = 251). Mehrfachauswahl gegeben.

Der größte Anteil der Mobilität findet zwischen VWG 1-4 und VWG 5-6 statt (siehe Abbildung 11).

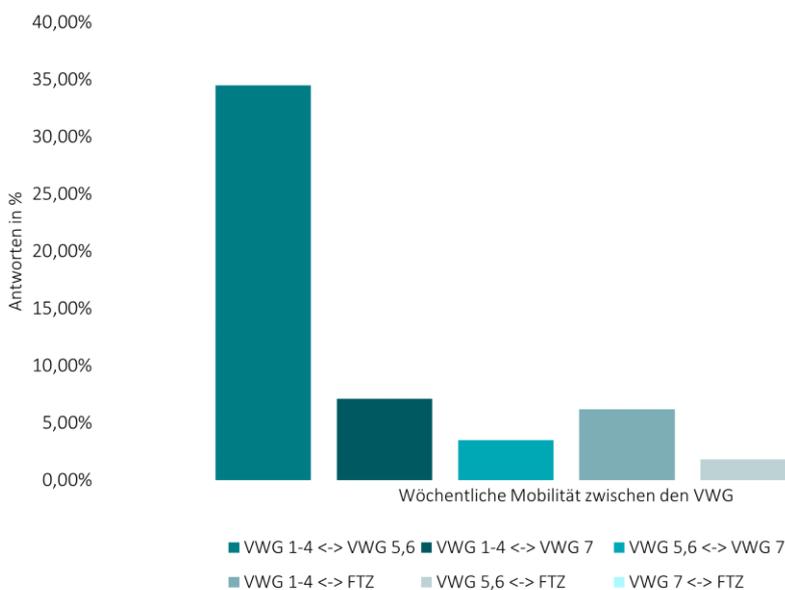


Abbildung 11: Häufigkeit der Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden (N = 251).

Es besteht eine hohe Nachfrage an Diensträdern mit Elektroantrieb für die Strecken zwischen den VWG und kurze Dienststrecken. Etwa 58 Prozent der Teilnehmenden würden die Strecken zwischen den Verwaltungsgebäuden mit einem Dienstrad zurücklegen, würde dieses zur Verfügung stehen. Weitere 6 Prozent würden auf ein Dienstrad zurückgreifen, sofern eine ausreichende Ausstattung vorhanden ist. Dazu zählen eine ausreichende Anzahl an bereitgestellten Rädern, eine Auswahlmöglichkeit unterschiedlicher Modelle (z. B. einfache Fahrräder, Lastenräder und insbesondere Elektrofahrräder mit entsprechender Ladeinfrastruktur) sowie ausreichendes Equipment, darunter unter anderem Helme, Fahrradtaschen und Warnwesten. Zudem sollte der Aufwand der Dienstrad-Ausleihe so unkompliziert wie möglich gestaltet sein (z.B. Diensträder und Schlüssel an jedem Verwaltungsgebäude). Auch der Wunsch nach Elektrorollern wurde vereinzelt geäußert.

3.2.3 Dienstreisen

Ein Großteil der Dienstreisen wird mit dem eigenen Auto oder dem Dienstwagen zurückgelegt (siehe Abbildung 12). Knapp 73 Prozent haben angegeben, den Dienstwagen für Dienstreisen zu nutzen. Knapp 47 Prozent nutzen für Dienstreisen auch ihr eigenes Auto. Knapp ein Drittel (30 Prozent) der Teilnehmenden hat angegeben, bei einigen Dienstreisen mit dem Bus oder der Bahn zu fahren. Vereinzelt werden Dienstreisen von den Teilnehmenden auch mit dem Rad oder zu Fuß angetreten.

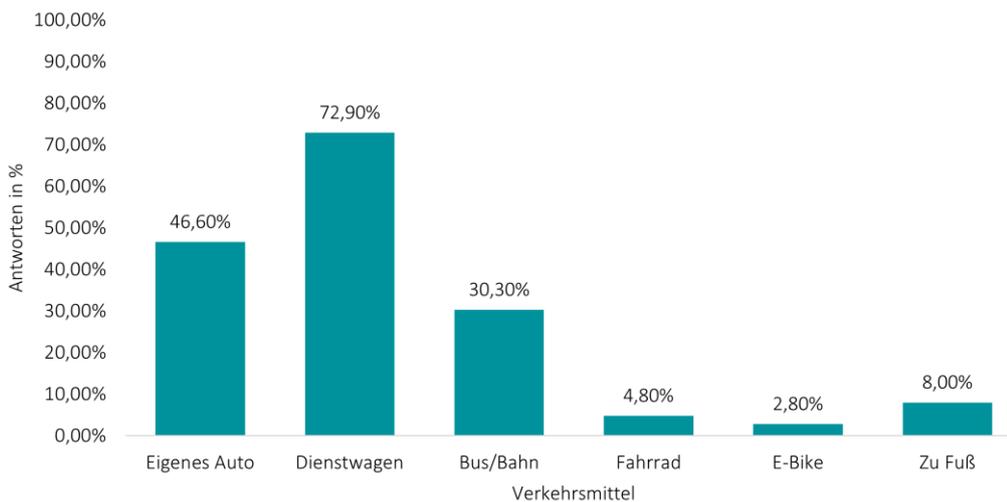


Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl für Dienstreisen (N = 251). Mehrfachauswahl gegeben.

3.2.3.1 Alternativen zum Individual-Autoverkehr für Dienstreisen

Fahrradfahren

Die Teilnehmenden haben einige Anregungen oder Wünsche für eine Verbesserung der Bedingungen, um Dienstreisen mit dem Fahrrad zurückzulegen, geäußert (vgl. 3.2.2 Dienstwege zwischen den VWG).

ÖPNV

Die Teilnehmenden haben einige Anregungen oder Wünsche für eine Verbesserung der Bedingungen, um Dienstreisen mit dem ÖPNV zurückzulegen, geäußert. Dazu zählt vor allem der Ausbau des ÖPNV, beispielsweise durch eine Verbesserung der Infrastruktur mit mehr Haltestellen und mehr Verbindungen, häufigere Abfahrtzeiten und eine höhere Verlässlichkeit. Zudem sollte eine frühere Anreise (am Tag vor Beginn der Dienstreise) ermöglicht werden, die Erstattung der Ticketpreise sollte schneller abgewickelt werden bzw. ein „Vorstrecken“ durch die Mitarbeitenden vermieden werden. Die Teilnehmenden haben Bedarf an einer erweiterten Fahrplanübersicht im Intranet geäußert. Für Dienstreisen, bei denen sich die Fahrt mit dem Auto nicht vermeiden lässt, wünschen sich die Teilnehmenden mehr Elektro-Dienstwagen. Insgesamt wurde angeregt, Dienstreisen auf ein notwendiges Maß zu beschränken und, wenn möglich, Termine digital durchzuführen.

4. CO₂-Bilanzierung für das Jahr 2022

Um einen Ausgangswert für einen regelmäßigen Vergleich zu schaffen, wurde eine CO₂-Bilanzierung vorgenommen. Diese gliedert sich in die CO₂-Bilanz der Arbeitswege und die der Dienstwagenfahrten.

CO₂-Bilanz der Arbeitswege

Täglich werden durchschnittlich ca. 34 Kilometer pro Mitarbeiter/in der Kreisverwaltung für den Arbeitsweg zurückgelegt (Hin- und Rückweg). Hochgerechnet auf alle Mitarbeitenden entspricht dies täglich ca. 16.558 Kilometer für die Arbeitswege. Auf das Jahr gesehen ergibt sich damit eine Strecke von ca. 3.808.340 Kilometern, die jährlich von allen Mitarbeitenden zusammen für die Arbeitswege zurückgelegt wird (Hin- und Rückweg). Der Großteil davon (2.522.644 Kilometer) wird mit Verbrenner-Autos zurückgelegt (siehe Abbildung 13).

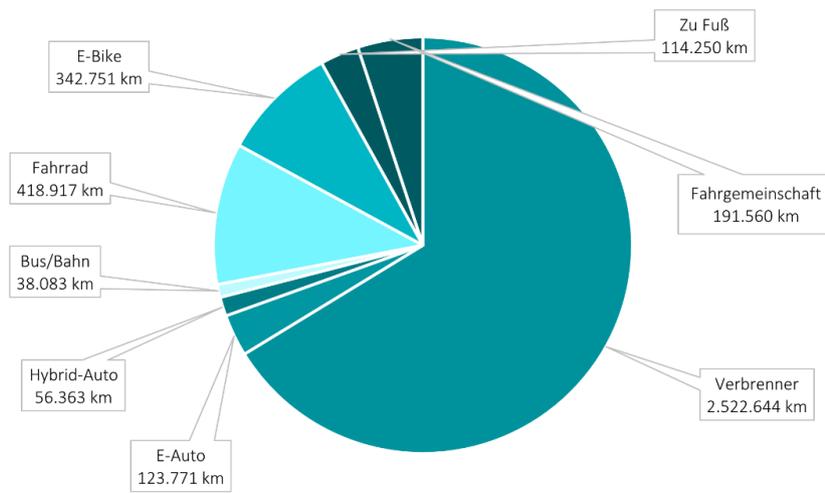


Abbildung 13: Jährliche Anzahl zurückgelegter Kilometer je Verkehrsmittel für alle Mitarbeitenden

Unter Berücksichtigung der jeweiligen CO₂-Bilanzen der verschiedenen Verkehrsmittel ergibt sich für alle Mitarbeitenden zusammen eine **jährliche CO₂-Bilanz von 523 t CO₂** (täglich 2,27 t CO₂), die auf den Strecken zur Arbeitsstätte und wieder zurück entstehen. Dies entspricht durchschnittlich ca. 1,07 t CO₂ pro Mitarbeitende/r pro Jahr (4,67 kg pro Mitarbeitende/r pro Tag). Abbildung 14 zeigt die jährlichen CO₂-Emissionen der einzelnen Verkehrsmittel, die auf den Arbeitswegstrecken von allen Verwaltungsmitarbeitenden zusammen entstehen. Der mit Abstand größte Teil der Emissionen entsteht im Bereich der Verbrenner-Autos.

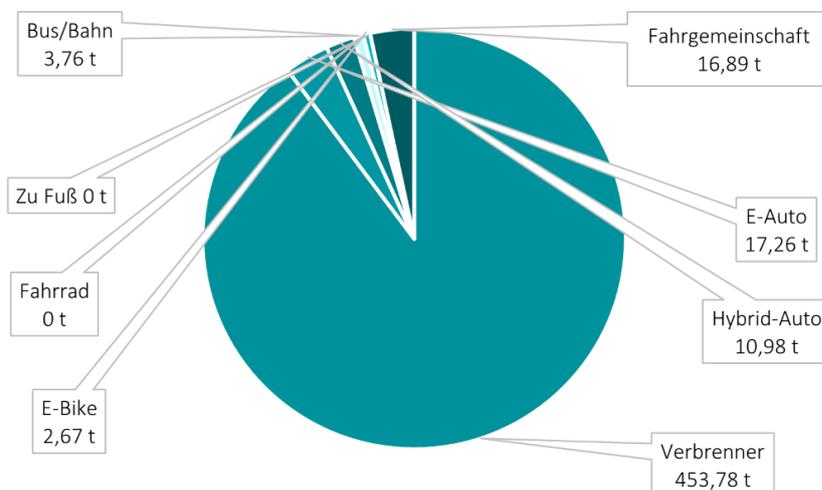


Abbildung 14: Jährliche CO₂-Emissionen der einzelnen Verkehrsmittel auf den Arbeitswegstrecken aller Mitarbeitenden zusammen

CO₂-Bilanz der Dienstwagenfahrten

Neben den Arbeitswegen lassen sich die Dienstfahrten mit den Dienstwägen des Fuhrparks in die CO₂-Bilanzierung einberechnen. Als Bilanzjahr wurden Daten aus dem Jahr 2019 verwendet.

Von allen Dienstwägen zusammen wurde im Jahr 2019 eine Strecke von insgesamt ca. 243.343 Kilometern zurückgelegt. In diesem Jahr verfügte der Fuhrpark über 15 Fahrzeuge, davon 14 Verbrenner und ein Elektroauto. Unter Berücksichtigung dieser Antriebsanteile ergeben sich 51,4 t CO₂, die im Jahr 2019 durch die Dienstwagenfahrten aller Mitarbeitenden emittiert wurden. Davon sind 48,7 t auf die Verbrenner und 2,7 t auf das Elektroauto zurückzuführen (siehe Abbildung 15).

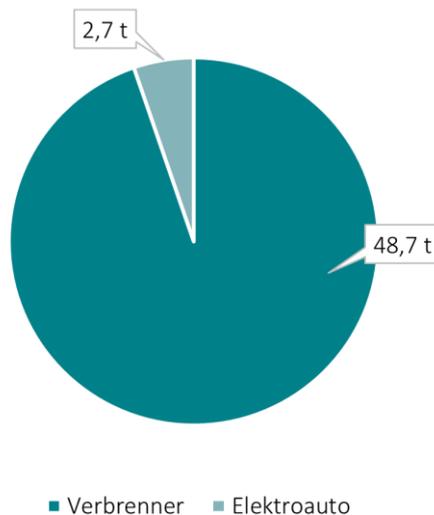


Abbildung 15: CO₂-Emissionen aller Dienstwagenfahrten im Jahr 2019 in t

Dabei gilt es zu beachten, dass der Fuhrpark bereits sukzessive auf Hybrid- und Elektrofahrzeuge umgestellt wurde. Während es im Jahr 2019 lediglich ein Elektroauto gab, waren im Jahr 2021 bereits fünf weitere Verbrenner-Autos durch Elektroautos oder Hybridfahrzeuge ersetzt. Bis zum Jahr 2023 wurde bereits der gesamte Fuhrpark auf Elektro- und Hybridfahrzeuge umgestellt (ausgenommen sind dabei Blitzerfahrzeuge und Sonderfahrzeuge für Bauhof und andere). Damit dürfte die CO₂-Bilanz der Dienstwagenfahrten bereits deutlich geringer ausfallen als noch im Jahr 2019.

Addiert man die CO₂-Emissionen der Dienstwagenfahrten aus dem Jahr 2019 mit den CO₂-Emissionen der Arbeitswege, so ergibt sich ein jährlicher CO₂-Ausstoß von 574,21 t CO₂ durch die Arbeitswege und die Dienstwagenfahrten aller Mitarbeitenden. Pro Mitarbeitende/r entspricht dies einer jährlichen CO₂-Bilanz von 1,18 t. Diese gilt es bis 2030 um 48 Prozent zu reduzieren.

5. Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld 1: Elektromobilität

E1: Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an den Verwaltungsgebäuden

Priorität

Hohe Priorität

Beschreibung

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist entscheidend für die Förderung der Elektromobilität. Insgesamt gibt es derzeit an allen Verwaltungsgebäuden des Landkreises zusammen lediglich einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt für Elektrofahrzeuge (Stand Juni 2023). Dieser befindet sich vor dem Kreishaus und wird betrieben von der Energiegenossenschaft für Wittmund eG. Mit nur einem Ladepunkt können die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung ihre Elektro- und Hybridfahrzeuge während der Dienstzeit nur bedingt unmittelbar an den Verwaltungsgebäuden laden. Insbesondere tagsüber wäre jedoch der Anteil von Solarstrom am Strommix am größten, sodass das Laden der Fahrzeuge zu diesem Zeitpunkt mit erneuerbaren Energien möglich wäre. Die Ladesituation soll sich künftig verbessern, um die Attraktivität und Akzeptanz der Elektromobilität weiter zu stärken und vor allem eine durchgehende Nutzbarkeit der privaten Elektrofahrzeuge der Verwaltungsmitarbeitenden zu gewährleisten. **Konkret sollen mit dieser Maßnahme alle Verwaltungsgebäude mit mindestens einem Ladepunkt auf den dazugehörigen Stellplätzen ausgestattet werden.**

Der Landkreis Wittmund erstellt derzeit ein Ladeinfrastrukturkonzept für den gesamten Landkreis und ist sich seiner Vorbildfunktion insbesondere beim eigenen Ausbau bewusst, die mit dieser Maßnahme zusätzlich unterstützt wird. Die interne Mobilitätsumfrage hat ergeben, dass 5 Prozent der Teilnehmenden bereits ein Elektrofahrzeug und weitere 2,0 Prozent ein Hybridfahrzeug fahren. Knapp 55 Prozent derjenigen, die ein Elektrofahrzeug fahren sowie 100 Prozent derjenigen, die ein Hybridfahrzeug fahren, wünschen sich mehr Ladepunkte am Arbeitsplatz. Weitere 48 Prozent der Teilnehmenden haben angegeben, dass sie derzeit noch ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor fahren, jedoch planen, sich in Zukunft ein Elektro- oder Hybridfahrzeug anzuschaffen und sich dafür mehr Ladepunkte am Arbeitsplatz wünschen. Vor diesem Hintergrund besteht eine große Nachfrage an Ladepunkten an den Verwaltungsgebäuden. Die Ladepunkte sollen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landkreises ebenso wie Besucherinnen und Besuchern der Kreisverwaltung zur Verfügung stehen.

Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG) vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 354) verpflichtet die Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohn- und Nichtwohngebäuden zur Errichtung von Leitungs- und Ladeinfrastruktur, abhängig von der Anzahl an zugehörigen Stellplätzen. Demnach muss bei bestehenden Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen **nach dem 1. Januar 2025** ein Ladepunkt errichtet werden (§ 10). **Für den Landkreis Wittmund bedeutet dies, dass auf mindestens zwei Stellplätzen (zwischen dem Ordnungs- und Bauamt sowie am Jobcenter) jeweils ein**

öffentlich zugänglicher Ladepunkt errichtet werden muss. Diese Standorte wurden von den Teilnehmenden der internen Mobilitätsumfrage für die Schaffung von E-Lademöglichkeiten für Autos am ehesten bevorzugt. Der sogenannte Quartiersansatz (§ 10 Abs. 2) ermöglicht es Eigentümerinnen und Eigentümern von mehreren betroffenen Gebäuden, diese Pflicht an einer oder mehreren Liegenschaften zu bündeln. Dabei gilt es lediglich dem bestehenden oder tatsächlichen Bedarf Rechnung zu tragen.

Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.

Ziele

- Die Verbreitung von Elektromobilität wird durch den Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur an den Verwaltungsgebäuden des Landkreises gefördert
- Bis 2024 wurde die Pflicht des GEIG erfüllt
- Nach 2024 werden die Ladepunkte sukzessive erweitert, sodass mittelfristig alle den Verwaltungsgebäuden zugehörigen Stellplätze mit mindestens einem Ladepunkt ausgestattet sind

Erfolgsindikator

Alle den Verwaltungsgebäuden zugehörigen Stellplätze sind mit mindestens einem Ladepunkt ausgestattet

Erste Schritte

- Fördermittelcheck
- Geeignete Standortauswahl für die Ladepunkte
- Errichtung der Ladepunkte

Verantwortlich für die Projektumsetzung

- FB 40
- FB 10

Partner/Beteiligte

- Klimaschutzmanagement (z.B. Unterstützung bei Recherche passender Anbieter und Ausschreibung der Plätze)
- Netzbetreiber
- Energieversorger

Zeitraum

Kurz-mittelfristig umzusetzen (< 1-3 Jahre)

Aufwandabschätzung

Die Kosten variieren stark je nach Standort, Hersteller, Ausstattung und Ladeleistung. Nach Angaben des Deutschen Bundestages muss für eine Wallbox mit Anschaffungskosten ab 400/500 EUR bis über 2500 EUR gerechnet werden. Bei den Installationskosten wird von einer Preisspanne zwischen 500 EUR und 2000 EUR ausgegangen. Hinzu kommen Kosten für das ggf. notwendige Legen von entsprechenden Leitungen. Die Preise für Ladesäulen können deutlich höher ausfallen.

Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten

- Förderprogramm „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des BMDV
<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge-in-deutschland.html>
- Förderrichtlinie Elektromobilität des BMDV
<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/elektromobilitaet-bund.html>

- Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität

[https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-\(267\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(267)/)

Weitere Hinweise

Einfach laden in der Kommune: Leitfaden zur Vergabe und Genehmigung von Ladeinfrastruktur für kommunale Akteure:

https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen_web.pdf

E2: Akku-Aufladung von Elektrofahrrädern am Arbeitsplatz

Priorität

Mittlere Priorität

Beschreibung

Um CO₂ im Bereich der Mobilität einzusparen, muss der Anteil der Elektrofahrzeuge deutlich gesteigert werden. Dies gilt auch für Elektrofahrräder, deren Einsatz das Auto auf zahlreichen Strecken ersetzen kann. **Mit dieser Maßnahme soll das (entgeltliche) Laden von Akkus von Elektrofahrrädern am Arbeitsplatz möglich gemacht werden.**

In diesem Zusammenhang hat das Bundesministerium für Finanzen am 29. September 2020 ein Schreiben zum Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7. November 2016 (BGBl. I Seite 2498, BStBl 2016 I Seite 1211) und Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I Seite 2451, BStBl 2020 I Seite 17) veröffentlicht. Nach diesem Schreiben gelten die folgenden Grundsätze für die Anwendung der einkommenssteuerlichen und lohnsteuerlichen Vorschriften der genannten Gesetze:

1. Mit dem Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7. November 2016 (a.a.O.) wurden vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens und für die zeitweise zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung von der Einkommensteuer befreit (§ 3 Nummer 46 EStG).
2. Der Arbeitgeber hat auch die Möglichkeit, die Lohnsteuer für geldwerte Vorteile aus der Übereignung einer Ladevorrichtung sowie für Zuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Erwerb und für die Nutzung einer Ladevorrichtung pauschal mit 25 Prozent zu erheben (§ 40 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 EStG).
3. Voraussetzung ist jeweils, dass die geldwerten Vorteile und Leistungen sowie die Zuschüsse zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn erbracht werden, vgl. Rdnr. 34.
4. Die Regelungen gelten seit dem 1. Januar 2017 und ihr Anwendungszeitraum wurde mit dem Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vom 12. Dezember 2019 (a.a.O.) bis zum 31. Dezember 2030 (§ 52 Absatz 4 Satz 14 und Absatz 37c EStG) verlängert, vgl. Rdnr. 37.

Somit ist das steuerfreie Laden von Akkus von Elektrofahrrädern am Arbeitsplatz möglich. Auf den „gewährten Vorteil“ abzuführende Einkommens- und Lohnsteueranteile fallen nicht länger an. Dies gilt auch für Pedelecs. Diesem Schreiben will der Landkreis nachkommen und seinen Angestellten das Akku laden am Arbeitsplatz gewähren. Für das Laden von Akkus von Elektrofahrrädern und Pedelecs reicht eine gewöhnliche Wandsteckdose.

<p>Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.</p>		
<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Verwaltungsmitarbeitenden ermöglichen, die Akkus ihrer Elektrofahrräder während der Dienstzeit am Arbeitsplatz aufzuladen - mehr Fahrten mit dem E-Bike statt mit dem Auto und daraus resultierende Emissionseinsparungen 		
<p>Erfolgsindikator</p> <p>Es wurde eine Möglichkeit zur Aufladung der Akkus von Elektrofahrrädern für die Verwaltungsmitarbeitenden am Arbeitsplatz bis 2024 geschaffen (ja/nein)</p>		
<p>Erste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Möglichkeiten zur Umsetzung in jedem Verwaltungsgebäude unter Berücksichtigung der Arbeitssicherheit - Einleitung entsprechender Maßnahmen zur Umsetzung 		
<p>Verantwortlich für die Projektumsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - FB 10 - FB 68 (Klimaschutz) - FB 40 	<p>Partner/Beteiligte</p> <p>Keine Partner/Beteiligte</p>	<p>Zeitraum</p> <p>Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr)</p>
<p>Aufwandabschätzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gering, vorausgesetzt das einfache Laden an Steckdosen unter Beachtung geltender Sicherheitsvorkehrungen ist möglich - Der Aufwand steigt deutlich, wenn es der Anschaffung spezieller Ladevorrichtungen wie Schränken bedarf 		
<p>Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten</p> <p>Nicht notwendig</p>		
<p>Weitere Hinweise</p> <p>Schreiben vom Bundesministerium der Finanzen vom 29. September 2020 zum Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr und Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften:</p> <p>https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Lohnsteuer/2020-09-29-steuerbefreiung-nach-paragraf-3-nummer-46-EStG-und-pauschalierung-der-lohnsteuer-nach-paragraf-40-absatz-2-Satz-1-nummer-6-EStG.pdf?__blob=publicationFile&v=2</p>		
<h2>Handlungsfeld 2: ÖPNV</h2>		
<h3>Ö1: Erweiterte Fahrplanübersicht im Intranet</h3>		
<p>Priorität</p> <p>Mittlere Priorität</p>		
<p>Beschreibung</p> <p>Für die Reduktion der Emissionen im Bereich behördliche Mobilität ist es wichtig, dass möglichst viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre Arbeits- und Dienstwege vom Individualautoverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen. Mit dieser Maßnahme soll für eine bessere Sichtbarkeit</p>		

<p>bestehender und neuer Angebote und Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs eine erweiterte Fahrplanübersicht für die Mitarbeitenden im Intranet eingerichtet werden.</p> <p>Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.</p>		
<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhter Anteil der Mitarbeitenden, die den öffentlichen Personennahverkehr für Arbeits- und Dienstwege nutzen - Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Arbeitswege und Dienstfahrten durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf öffentliche Verkehrsmittel 		
<p>Erfolgsindikator</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine erweiterte Fahrplanübersicht im Intranet ist bis 2024 eingerichtet (ja/nein) 		
<p>Erste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung einer erweiterten Fahrplanübersicht im Intranet - Mitarbeitende über die Erweiterung informieren 		
<p>Verantwortlich für die Projektumsetzung FB 01 ÖPNV</p>	<p>Partner/Beteiligte Keine Partner/Beteiligte</p>	<p>Zeitraum Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr)</p>
<p>Aufwandabschätzung Gering</p>		
<p>Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig</p>		
<p>Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise</p>		
<p>Ö2: Erfassung potenzieller Arbeitsweglinien für den öffentlichen Personennahverkehr</p>		
<p>Priorität Mittlere Priorität</p>		
<p>Beschreibung</p> <p>Für die Reduktion der Emissionen im Bereich behördliche Mobilität ist es wichtig, dass viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre Arbeits- und Dienstwege vom Individualautoverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen. Auf einigen Arbeitswegstrecken ist das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs jedoch unzureichend ausgebaut.</p> <p>Mit dieser Maßnahme zur Erfassung potenzieller neuer Linien für die Arbeitswege der Mitarbeitenden soll eine entsprechende Umfrage durchgeführt werden, in der erfasst wird, wie viele Mitarbeitende auf welchen konkreten Arbeitswegstrecken (Start- und Zielpunkt) bereit wären, den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen, würde dieser zur Verfügung stehen. Bei Bedarf kann die Umfrage öffentlich – über die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung hinaus – durchgeführt werden. Die Erfassung potenzieller neuer Arbeitsweglinien für den öffentlichen Personennahverkehr soll vorerst maßgeblich als Datengrundlage dienen.</p>		
<p>Ziel</p>		

Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes der Arbeitswege durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf öffentliche Verkehrsmittel		
Erfolgsindikatoren <ul style="list-style-type: none"> - die Umfrage wurde durchgeführt und ausgewertet (ja/nein) - aus der Umfrage abgeleitete Maßnahmen wurden eingeleitet (ja/nein) 		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung und Durchführung der Umfrage - Auswertung der Umfrage und Ableitung von Maßnahmen - Umsetzung der Maßnahmen 		
Verantwortlich für die Projektumsetzung <ul style="list-style-type: none"> - FB 01 ÖPNV - FB 68 (Klimaschutz) 	Partner/Beteiligte Zuständiges Busunternehmen	Zeitraum Langfristig umzusetzen (> 3 Jahre)
Aufwandabschätzung <ul style="list-style-type: none"> - Geringer Aufwand für die Erstellung, Durchführung und Auswertung der Umfrage - Aufwand für die Umsetzung der Maßnahmen erst anhand der zu entwickelnden Maßnahmen abschätzbar 		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> - Keine unterstützenden Finanzierungsmöglichkeiten für eigenwirtschaftliche Busunternehmen 		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		
<h2>Ö3: ÖPNV-Hinweise für Veranstaltungen der Kreisverwaltung</h2>		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung Durch eine Sensibilisierung für die Anreise mit dem öffentlichen Personennahverkehr vor Veranstaltungen kann für eine klimafreundliche Anreise motiviert und so der CO ₂ -Fußabdruck verringert werden.		
<p>Mit dieser Maßnahme soll bei künftigen Veranstaltungen, die von Verwaltungsmitarbeitenden geplant werden, auf Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs für die An- und Abreise aufmerksam gemacht werden. Dies kann zum Beispiel in Form einer Fahrplanübersicht, eines Abfahrtsmonitors, oder weiterführenden Links erfolgen. So kann beispielsweise als Veranstaltungshinweis ein Link eingefügt werden, der auf einen Abfahrtsmonitor weiterleitet, in dem die Zielhaltestelle festgelegt und der Abfahrtsort frei wählbar ist. Bei der Umsetzung unterstützt der FB 01 Öffentlicher Personennahverkehr.</p>		
Ziele <ul style="list-style-type: none"> - Vermehrte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs - Reduzierung des CO₂-Ausstoßes durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf öffentliche Verkehrsmittel 		
Erfolgsindikator Alle Ankündigungen für die von den Mitarbeitenden geplanten Veranstaltungen sind mit einem Hinweis zu ÖPNV-Verbindungen für die An- und Abreise versehen (ja/nein)		
Erste Schritte		

<ul style="list-style-type: none"> - Format für die Kennzeichnung von ÖPNV-Verbindungen für die An- und Abreise festlegen - Die Mitarbeitenden über die Hinweispflicht informieren - FB 01 Öffentlicher Personennahverkehr gibt Auskunft über ÖPNV-Verbindungen 		
Verantwortlich für die Projektumsetzung FB 01 ÖPNV	Partner/Beteiligte Verwaltungsmitarbeitende	Zeitraum Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr), dann fortlaufend
Aufwandabschätzung Gering		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		
<h2>Ö4: Reduzierter ÖPNV-Tarif für Mitarbeitende</h2>		
Priorität Hohe Priorität		
Beschreibung <p>Für die Reduktion der Emissionen im Bereich behördliche Mobilität ist es wichtig, dass viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre Arbeits- und Dienstwege vom Individualautoverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen. Mit einem günstigen ÖPNV-Tarif kann dafür ein Anreiz geschaffen werden. (Finanzielle) Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gehören zu den wichtigsten Einflussmöglichkeiten, um eine Verlagerung vom privaten Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel anzustoßen. Gleichzeitig kann dadurch ein Anreiz für potenzielle neue Mitarbeitende geschaffen werden. Mit dieser Maßnahme soll daher ein Jobticket oder die Subventionierung des Deutschlandtickets eingeführt werden.</p> <p>Einen Zuschuss zum Deutschlandticket gibt es beim Landkreis noch nicht und ist zum jetzigen Zeitpunkt auch tarifrechtlich nicht möglich. Weder im Besoldungsgesetz noch im Tarifvertrag ist ein Zuschuss des Arbeitgebers vorgesehen. Allerdings steht das Präsidium des Kommunalen Arbeitgeberverbandes einer freiwilligen Zuschussung des ÖPNV (keine Begrenzung auf das Deutschlandticket) mit 20,00 Euro monatlich durch kommunale Arbeitgeber grundsätzlich positiv gegenüber. Eine Lösung könnte sich in naheliegender Zukunft abzeichnen. Neben der Klärung der rechtlichen Fragestellungen sind außerdem noch die abschließenden Handlungsempfehlungen des Kommunalen Arbeitgeberverbandes in dieser Sache abzuwarten.</p> <p>Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.</p>		
Ziel Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes der Arbeitswege durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf öffentliche Verkehrsmittel		
Erfolgsindikator Ein reduzierter ÖPNV-Tarif steht den Mitarbeitenden zur Verfügung (ja/nein)		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Prüfung der Finanzierungs- und Umsetzungsmöglichkeiten - Einführung eines reduzierten ÖPNV-Tarifes für die Mitarbeitenden unter Vorbehalt einer rechtlichen Grundlage - Information der Mitarbeitenden über die Neueinführung im Intranet 		

Verantwortlich für die Projektumsetzung - FB 10 - FB 01 ÖPNV	Partner/Beteiligte Keine Partner/Beteiligte	Zeitraum Mittel- bis langfristig umzusetzen (1 bis > 3 Jahre)
Aufwandabschätzung Bei einem Mindestarbeitgeberanteil von 25 Prozent beläuft sich der Arbeitgeberanteil bei der Subventionierung des Deutschlandtickets auf 12,25 Euro pro Ticket pro Monat.		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Keine weiteren unterstützenden Finanzierungsmöglichkeiten		
Weitere Hinweise Informationen zum Deutschlandticket als Jobticket: https://www.bahn.de/bahnbusiness/tickets-und-angebote/business-tarife/d-ticket-jobticket		
<h2>Handlungsfeld 3: Radverkehr</h2> <h3>R1: Jährliche Teilnahme am Wettbewerb „Stadtradeln“ und der Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“</h3>		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung <p>Für Kurzstrecken bietet das Fahrrad eine klimafreundliche Alternative zum Auto. Das Radfahren kann durch Wettbewerbe und Kampagnen attraktiver gestaltet werden. STADTRADELN ist dabei ein internationaler Wettbewerb, bei dem es darum geht, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Um die 7,5 Millionen Tonnen CO₂ ließen sich allein in Deutschland vermeiden, wenn etwa 30 Prozent der Kurzstrecken bis zu sechs Kilometern mit dem Fahrrad statt mit dem Auto gefahren werden würden.</p> <p>Im Jahr 2022 hat der Landkreis Wittmund zum ersten Mal beim STADTRADELN teilgenommen. Von den 740 Teilnehmenden aus dem Kreisgebiet wurden insgesamt stolze 105.206 Kilometer zurückgelegt und damit rund 16 Tonnen CO₂ vermieden. Somit hätte man die Erde mehr als zweieinhalbmals umradelt. Neben zahlreichen Schulklassen haben auch viele Verwaltungsmitarbeitende an dem Wettbewerb teilgenommen und somit ihre Dienst- und Arbeitswege mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt.</p> <p>Auch die Sommeraktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ des ADFC und der AOK fördert seit über 20 Jahren das Fahrradfahren auf Arbeitswegen. Der Landkreis Wittmund bewirbt jährlich die Teilnahme an der Mitmachaktion unter den Mitarbeitenden.</p> <p>Mit dieser Maßnahme sollen die erfolgreichen Teilnahmen auch in den kommenden Jahren weitergeführt werden.</p>		
Ziele <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Arbeitswege und Dienstfahrten durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf das Fahrrad (insbesondere für Kurzstrecken) - Verstärkung der Präsenz des Fahrradfahrens im Landkreis Wittmund 		
Erfolgsindikatoren <ul style="list-style-type: none"> - Der Landkreis Wittmund hat jährlich am Wettbewerb „Stadtradeln“ teilgenommen (ja/nein) 		

<ul style="list-style-type: none"> - Der Landkreis Wittmund hat jährlich die Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ beworben (ja/nein) - Jährliche Steigung der Nutzerzahlen 		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Anmeldung des Landkreises Wittmund zum Wettbewerb „Stadtradeln“ - Begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Teilnahme am Wettbewerb „Stadtradeln“ und an der Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ und öffentlicher Aufruf zum Mitmachen - Auswertung der Ergebnisse und Durchführung der Siegerehrung 		
Verantwortlich für die Projektumsetzung <ul style="list-style-type: none"> - FB 68 (Klimaschutz) 	Partner/Beteiligte Verwaltungsmitarbeitende, Presse, Vereine und Unternehmen	Zeitraum Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr), dann fortlaufend
Aufwandabschätzung <ul style="list-style-type: none"> - Die Kosten für die Teilnahme am Wettbewerb „Stadtradeln“ belaufen sich auf 2.235 Euro. Eine Förderung der Gesamtsumme durch das Land Niedersachsen ist möglich, kann jedoch nicht garantiert werden. - Für die Bewerbung der Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ entsteht kein finanzieller Aufwand. 		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> - Förderung durch das Land Niedersachsen 		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		
<h2>R2: Einführung Fahrradleasing für Beamte</h2>		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung Fahrradleasing ist bereits für die Angestellten des Landkreises Wittmund möglich und wird bereits von Vielen in Anspruch genommen. Dabei greifen die Angestellten fast ausschließlich auf E-Bikes zurück, die auch für weitere Strecken eine Alternative zum Auto darstellen. Beamte sind von dieser Möglichkeit jedoch aufgrund des Tarifvertrages bisher ausgeschlossen. Mit dieser Maßnahme soll Fahrradleasing in Zukunft auch für Beamte möglich sein. Die Maßnahme wird jedoch lediglich unter Vorbehalt einer gesetzlichen Grundlage vom Landtag umgesetzt, da erst eine Anpassung des Besoldungsgesetzes notwendig ist. Die Landesregierung plant die zeitnahe Vorlage eines entsprechenden Entwurfes. Sind die gesetzlichen Hürden genommen, darf der Landkreis Fahrradleasing für Beamte anbieten. Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.		
Ziele <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Arbeitswege und Dienstfahrten durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf das Fahrrad - Gleichberechtigung von Angestellten und Beamten hinsichtlich der Möglichkeit, Fahrradleasing in Anspruch nehmen zu können 		
Erfolgsindikator		

Fahrradleasing für Beamte möglich (ja/nein)		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Änderung der gesetzlichen Grundlage - Fahrradleasing für Beamte unter Vorbehalt einer gesetzlichen Grundlage vom Landtag politisch beschließen lassen 		
Verantwortlich für die Projektumsetzung <ul style="list-style-type: none"> - FB 10 Personal und Finanzen 	Partner/Beteiligte Keine Partner/Beteiligte	Zeitraum Abhängig vom Zeitpunkt der Einführung einer gesetzlichen Grundlage, wenn möglich kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr)
Aufwandabschätzung Es entstehen für den Landkreis dadurch keine direkten Kosten.		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Keine unterstützenden Finanzierungsmöglichkeiten bekannt		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		
R3: Sukzessiver Ausbau der Fahrradabstellplätze an den Verwaltungsgebäuden		
Priorität Hohe Priorität		
Beschreibung <p>Um die Attraktivität des Radverkehrs für den Arbeitsweg weiter zu steigern, kommt der Bereitstellung von ausreichenden und den Standards entsprechenden Fahrradabstellplätzen an den Verwaltungsgebäuden eine bedeutende Rolle zu. Moderne Radabstellanlagen sollten schnell und bequem zugänglich, sicher und witterungsgeschützt sein.</p> <p>Mit dieser Maßnahme sollen daher vorhandene, nicht mehr zeitgemäße Abstellanlagen mit sicheren, den heutigen Standards entsprechenden Fahrradabstellplätzen ausgetauscht werden. Dabei sollten geänderte Nutzungsansprüche berücksichtigt werden.</p> <p>Der Großteil der bisherigen Fahrradabstellanlagen an den Verwaltungsgebäuden weisen einen unzureichenden Standard auf. Diese Fahrradabstellplätze bieten weder die Möglichkeit, die Fahrräder an einem Anlehnbügel am Fahrradrahmen anzuschließen, noch einen entsprechenden Diebstahlschutz. Insbesondere vor dem Hintergrund der vermehrten Nutzung von Elektrofahrrädern spielen sichere Fahrradabstellplätze eine immer größere Rolle. Zudem weisen die vorhandenen Anlagen einen unzureichenden Wind- und Wetterschutz auf. Die Ergebnisse der internen Mobilitätsumfrage weisen in dieser Hinsicht eine deutliche Tendenz seitens vieler Mitarbeitender auf: Sichere, wind- und wettergeschützte Fahrradabstellplätze stellen eine grundlegende Voraussetzung dar, um mit dem eigenen (Elektro-)Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Auch über das Fahrradleasing des Landkreises greift der Großteil der Angestellten auf Elektrofahrräder zurück. Die Schaffung entsprechender Abstellplätze sollte im nächsten Schritt als logische Konsequenz erfolgen.</p> <p>Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.</p>		

Ziele <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Arbeitswege und Dienstfahrten durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf das Fahrrad - Gesteigerte Sicherheit und Attraktivität des Fahrradfahrens durch moderne Fahrradabstellplätze - Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr 		
Erfolgsindikator Alle Verwaltungsgebäude sind mit sicheren, den heutigen Standards entsprechenden Fahrradabstellplätzen ausgestattet		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Fördermöglichkeiten - Analyse bestehender Fahrradabstellplätze und Priorisierung der Ausbaumöglichkeiten - Sukzessiver Ausbau der Fahrradabstellplätze an den Verwaltungsgebäuden 		
Verantwortlich für die Projektumsetzung <ul style="list-style-type: none"> - FB 40 - FB 60 - FB 10 	Partner/Beteiligte Externe Fachplaner / Dienstleister	Zeitraum Mittelfristig umzusetzen (1 -3 Jahre)
Aufwandabschätzung Kosten erst nach Auswahl entsprechender Modelle abschätzbar		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> - Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(267)/ - Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv) vom Bundesamt für Logistik und Mobilität https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/22208_foerderung_von_modellvorhaben_des_radver.html - Sonderprogramm „Stadt und Land“ vom Bundesamt für Logistik und Mobilität https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/Sonderprogramm_stadt_und_land.html - Kommunalrichtlinie vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Verbesserung des ruhenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/ma%C3%9Fnahmen-zur-foerderung-klimafreundlicher-mobilitaet/verbesserung-des-ruhenden-radverkehrs-und-dessen-infrastruktur - Mittel aus der LEADER-Förderung im Rahmen der Regionalen Entwicklungskonzepte der LEADER-Region Nordseemarschen und Mittleres Ostfriesland 		
Weitere Hinweise Der nationale Radverkehrsplan bietet mit seiner Förderfibel (https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel) einen aktuellen Überblick über Förderungen und Finanzierungen. Eine Suche nach Bundesländern und verschiedenen Maßnahmen (Planungen, Konzepte, Verknüpfung mit öffentlichem Verkehr etc.) ist möglich. Durch die sich stetig verändernde Förderlandschaft lohnt hier ein Blick, bevor neue Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs in Angriff genommen werden.		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		

R4: Anschaffung von Diensträdern mit E-Antrieb

Priorität

Mittlere Priorität

Beschreibung

Die interne Mobilitätsumfrage hat ergeben, dass knapp 10 Prozent der Teilnehmenden für die Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden zumindest teilweise auf den Firmenwagen zurückgreifen. Weitere 13 Prozent geben an, dafür auch das eigene Auto zu nutzen. Der Pkw wird in vielen Fällen für kurze Dienstwege (5-10km) genutzt. Dabei handelt es sich um Distanzen, die sich mit einem Elektrofahrrad problemlos zurücklegen ließen. Diensträder mit Elektroantrieb stellen eine geeignete Alternative zum Auto für die Wege zwischen den Verwaltungsgebäuden sowie für Dienstreisen von geringer Distanz dar. Die Umfrage sowie der Probezeitraum für Diensträder ohne Elektroantrieb im Jahr 2022 haben deutlich gezeigt: Es besteht eine große Nachfrage nach Diensträdern mit Elektroantrieb.

Daher soll mit dieser Maßnahme die Anschaffung von Diensträdern mit E-Antrieb ermöglicht werden.

Kurz-mittelfristig sollen vorerst im Rahmen einer Testphase zwei Elektrofahrräder (einfache Elektrofahrräder oder Elektro-Lastenfahrräder) als Diensträder angeschafft werden. Bei erfolgreicher Testphase soll der Bestand sukzessive erweitert werden. Die Diensträder sollten einfach und unkompliziert auszuleihen sein und die Schlüssel sollten sich in demselben Gebäude befinden wie die entsprechenden Diensträder.

Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.

Ziel

Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bei Dienstwegen zwischen den Verwaltungsgebäuden und Dienstreisen von geringer Distanz durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf Diensträder

Erfolgsindikator

Es wurden zwei Elektrofahrräder (normale Elektrofahrräder oder Elektro-Lastenfahrräder) als Diensträder angeschafft

Erste Schritte

- Durchführung der Testphase
- Evaluierung der Testphase
- Bei erfolgreicher Testphase sukzessive Erweiterung des Bestands
- Prüfung der Fördermittel
- Anschaffung von Diensträdern
- Information der Mitarbeitenden über Nutzungsmöglichkeiten

Verantwortlich für die Projektumsetzung

FB 10 Personal und Finanzen

Partner/Beteiligte

Klimaschutzmanagement

Zeitraum

Kurz-mittelfristig umzusetzen (< 1-3 Jahre), bei erfolgreicher Testphase langfristig beibehalten

Aufwandabschätzung

<p>Die Anschaffungskosten schwanken je nach Elektrofahrrad-Typ. Es kann mit Kosten von ca. 1.500 EUR bis 2.500 EUR pro Elektrofahrrad gerechnet werden.</p>		
<p>Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Über die Richtlinie zur Förderung von E-Lastenfahrrädern fördert das BAFA die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern und E-Lastenanhängern. Anträge auf Förderung können noch bis zum 29.02.2024 gestellt werden: https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html</p>		
<p>Weitere Hinweise Bei langfristiger Erweiterung des Bestands wird eine Dienstanweisung empfohlen, in der seitens des Arbeitgebers eine Empfehlung für die Mitarbeitenden ausgesprochen wird, bis zu welcher Distanz (beispielsweise bis < 10 Kilometern) die Nutzung von Diensträdern gegenüber dem Auto für Dienstwege präferiert wird.</p>		
<h2>R5: Zurverfügungstellung von Radausstattung</h2>		
<p>Priorität Niedrige Priorität</p>		
<p>Beschreibung Für die Reduktion der Emissionen im Bereich behördliche Mobilität ist es wichtig, dass viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre Arbeits- und Dienstwege vom Individualautoverkehr auf das Fahrrad umsteigen. Ein Anreiz dafür kann die Bereitstellung von Radausstattung wie beispielsweise Helmen, Warnwesten, Reparatursets, Fahrradpumpen und Fahrradtaschen sein. Dies kann auch im Rahmen öffentlicher Projekte angedacht werden. Die interne Mobilitätsumfrage hat gezeigt, dass sich viele Mitarbeitende eine solche Subvention von Radausstattung wünschen würden. Mit dieser Maßnahme soll den Mitarbeitenden bestimmte Radausstattung zur Verfügung gestellt werden. Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.</p>		
<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden und Dienstreisen von geringer Distanz durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf das Fahrrad - Schaffung von Anreizen für das Fahrradfahren 		
<p>Erfolgsindikator Verschiedene Radausstattungen (z.B. Warnwesten) wurden den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt (ja/nein)</p>		
<p>Erste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Finanzierungsmöglichkeiten - Zurverfügungstellung von Radausstattung 		
<p>Verantwortlich für die Projektumsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - FB 68 (Klimaschutz) - FB 10 Personal und Finanzen 	<p>Partner/Beteiligte Keine Partner/Beteiligte</p>	<p>Zeitraum Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr), dann fortlaufend</p>
<p>Aufwandabschätzung Gering</p>		

<p>Warnwesten können beispielsweise ab 3,66 pro Stück beschafft werden: 50 Stück – 8,16 EUR (netto), 200 Stück – 4,52 EUR (netto), 500 Stück – 3,66 EUR (netto)</p>
<p>Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Keine weiteren unterstützenden Finanzierungsmöglichkeiten</p>
<p>Weitere Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeiten zur Kombination mit öffentlichkeitswirksamen Kampagnen wie dem Stadtradeln sind zu prüfen - Nachhaltigkeitskriterien sollten in die Beschaffung einfließen - Kostentensivere Radausstattung können die Mitarbeitenden über das Fahrradleasing beantragen
<h2 style="margin: 0;">Handlungsfeld 4: Organisation und Digitales</h2> <h3 style="margin: 0;">O1: Stärkung der Internetpräsenz zum Thema „Nachhaltige Mobilität“</h3>
<p>Priorität Mittlere Priorität</p>
<p>Beschreibung Kommunikation ist eines der wichtigsten und stärksten Werkzeuge für die Klimaschutzarbeit. Dies gilt auch für den Bereich der nachhaltigen Mobilität. Daher stellen auch nicht-investive Maßnahmen zur Veröffentlichung, Information und Verbesserung des Bewusstseins einen wichtigen Aspekt der Förderung der nachhaltigen Mobilität dar. Dies wird durch eine Stärkung der Internetpräsenz zur nachhaltigen Mobilität angestrebt. Dazu zählen insbesondere die Homepage des Landkreises und die Social Media Accounts (z.B. Facebook, Instagram), aber auch das Intranet für die Mitarbeitenden, in denen künftig regelmäßig aktuelle Projekte des Landkreises und Themen der nachhaltigen Mobilität beleuchtet werden sollen. Auf einer gut gepflegten Internetseite zur nachhaltigen Mobilität kann über aktuelle Förderprogramme und Angebote zielgruppenspezifisch informiert, Erfolgsbeispiele können vermittelt und kommunale Erfolge präsentiert werden. Insgesamt kann durch eine stärkere Internetpräsenz mehr Aufmerksamkeit und Zustimmung für nachhaltige Mobilität generiert werden. Mit dieser Maßnahme soll daher die Internetpräsenz zur nachhaltigen Mobilität sowohl für die Mitarbeitenden als auch von den Mitarbeitenden für die Öffentlichkeit, gestärkt werden. Als passende Anlässe können auch regelmäßige Events wie die Europäische Woche der Mobilität und das Stadtradeln dienen.</p>
<p>Ziel Sensibilisierung der Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit für nachhaltige Mobilität durch eine verstärkte Internetpräsenz des Landkreises zu verschiedenen Mobilitätsthemen</p>
<p>Erfolgsindikator</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Unterseite zum Thema „Nachhaltige Mobilität“ wird auf der Homepage des Landkreises eingerichtet - Über das Thema nachhaltige Mobilität wird regelmäßig und zielgruppenspezifisch berichtet
<p>Erste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung einer Unterseite „Nachhaltige Mobilität“ auf der Homepage des Landkreises und Veröffentlichung des internen Mobilitätskonzepts des Landkreises - Planerstellung: Wann soll über welche Themen berichtet werden? - Vorbereitung der einzelnen Beiträge

- Veröffentlichung der Beiträge		
Verantwortlich für die Projektumsetzung <ul style="list-style-type: none"> - Koordination durch FB 68 (Klimaschutz) - in Kooperation mit Mobilitätsteam und Pressestelle 	Partner/Beteiligte Keine Partner/Beteiligte	Zeitraum Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr), dann fortlaufend
Aufwandabschätzung Gering / abdeckbar durch entsprechende Schwerpunktsetzung innerhalb des Klimaschutzmanagements, des Mobilitätsteams und der Pressestelle		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		
<h2>O2: Digitale Broschüre für die Mitarbeitenden mit allen nachhaltigen Mobilitätsoptionen für Arbeits- und Dienstwege</h2>		
Priorität Niedrige Priorität		
Beschreibung Mit dieser Maßnahme soll eine digitale Broschüre für die Mitarbeitenden mit allen nachhaltigen Mobilitätsoptionen für die Arbeits- und Dienstwege entstehen. Durch die Bündelung der nachhaltigen Mobilitätsoptionen werden diese für die Mitarbeitenden besser sichtbar gemacht und klimafreundliche Wegketten werden attraktiver. Die digitale Broschüre sollte in Anbetracht künftiger nachhaltiger Entwicklungen im Mobilitätsbereich regelmäßig fortgeschrieben werden können, sodass stets auf aktuelle Mobilitätsangebote aufmerksam gemacht werden kann. Enthalten sein sollten unter anderem ÖPNV-Verbindungen zum Arbeitsplatz im Umreis, E-Ladesäulen im Umkreis, Informationen zum geplanten Fahrgemeinschaftsportal und vieles mehr.		
Ziel Schaffung einer digitalen Übersicht aller nachhaltigen Mobilitätsangebote für Arbeits- und Dienstwege		
Erfolgsindikator Eine Übersicht aller nachhaltigen Mobilitätsangebote für Arbeits- und Dienstwege steht allen Mitarbeitenden zur Verfügung (ja/nein)		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Bündelung und grafische Gestaltung aller nachhaltigen Mobilitätsangebote in einer digitalen Broschüre - Veröffentlichung und Verteilung auch unter den Gemeinden - Fortschreibung der Broschüre bei Erweiterung des nachhaltigen Mobilitätsangebotes 		
Verantwortlich für die Projektumsetzung	Partner/Beteiligte Mobilitätsteam und Gemeinden	Zeitraum Langfristig umzusetzen (> 3 Jahre), dann fortlaufend

<ul style="list-style-type: none"> - Koordination durch FB 68 (Klimaschutz) - in Kooperation mit Mobilitätsteam 		
Aufwandabschätzung Abdeckbar mit entsprechender Schwerpunktsetzung innerhalb des Klimaschutzmanagements und des Mobilitätsteams		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise <ul style="list-style-type: none"> - Landkreisübergreifende Pendelströme sind zu beachten 		
<h2>O3: Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung</h2>		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung Das Mobilitätsmanagement beim Landkreis Wittmund ist mit keiner expliziten Stelle besetzt. Umso wichtiger ist es, alle für das Thema Mobilität zuständigen Bereiche innerhalb der Kreisverwaltung miteinander zu verknüpfen. Der Landkreis hat dafür ein internes Mobilitätsteam aufgestellt. Mit dieser Maßnahme soll die Arbeit des internen Mobilitätsteams in Zukunft verstärkt werden. Nach Beschluss des vorliegenden Konzeptes ist ein regelmäßiger Austausch über den Stand der Maßnahmenumsetzung und mögliche Hindernisse wichtig. Dadurch kann auch auf veränderte Rahmenbedingungen (Förderkulisse, Technologiesprünge usw.) zeitnah reagiert werden. In diesem Zusammenhang soll auch die Einrichtung einer Koordinationsstelle kommunales Mobilitätsmanagement geprüft werden. Darüber hinaus sollen die Mitarbeitenden aus dem Mobilitätsteams die Möglichkeit bekommen, sich durch die Teilnahme an und den Besuch von Fortbildungen, Vorträgen und Messen in ihren jeweiligen Mobilitätsbereichen weiterbilden zu können.		
Ziel Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung		
Erfolgsindikatoren <ul style="list-style-type: none"> - Es finden halbjährige Runden mit dem internen Mobilitätsteam zur Besprechung des Umsetzungsstandes der Maßnahmen aus diesem Konzept statt (ja/nein) - Die Möglichkeiten zur Einrichtung einer Koordinationsstelle kommunales Mobilitätsmanagement wurden geprüft und ggf. entsprechende Maßnahmen zur Einrichtung der Stelle eingeleitet (ja/nein) - Teilnahme an bzw. Besuch von jeweils 1 Fortbildung/Vortrag/Messe zu den jeweils relevanten Mobilitätsthemen pro im Mobilitätsteam verankerten Fachbereich (ja/nein) und entsprechende Zusammenfassung der Inhalte und Streuung im Mobilitätsteam (ja/nein) 		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Planung und Durchführung der ersten Besprechungsrunden mit dem internen Mobilitätsteam nach Beschluss dieses Konzeptes - Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer Koordinationsstelle kommunales Mobilitätsmanagement 		

<ul style="list-style-type: none"> - Planung und Durchführung darauffolgender Besprechungsrunden mit dem internen Mobilitätsteam - Ausfindigmachen von und Teilnahme der Mitarbeitenden aus dem Mobilitätsteam an Fortbildungen/Vorträgen/Messen 		
Verantwortlich für die Projektumsetzung <ul style="list-style-type: none"> - Koordination durch FB 68 (Klimaschutz) - in Kooperation mit Mobilitätsteam 	Partner/Beteiligte Keine Partner/Beteiligte	Zeitraum Kurzfristig-mittelfristig umzusetzen (1-3 Jahre), dann fortlaufend
Aufwandabschätzung Gering / abdeckbar durch entsprechende Schwerpunktsetzung der Mitarbeitenden des Mobilitätsteams		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		
<h2>O4: Einrichtung einer digitalen Mitfahrzentrale</h2>		
Priorität Hohe Priorität		
Beschreibung <p>Die interne Mobilitätsumfrage hat ergeben, dass 8,4 Prozent aller Teilnehmenden bereits an bestimmten Arbeitstagen eine Fahrgemeinschaft für ihren Arbeitsweg nutzen. Für weitere 13,5 Prozent der Teilnehmenden, die für den Arbeitsweg bisher ausschließlich auf das eigene Auto zurückgreifen, würde eine Fahrgemeinschaft grundsätzlich in Frage kommen. Weitere 8,7 Prozent würden vom Individual-Autoverkehr zu einer Fahrgemeinschaft wechseln, wenn die Strecken und Arbeitszeiten mit den Mitfahrern übereinstimmen und die Mitfahrer zuverlässig und zugleich flexibel im Hinblick auf Familienfreundlichkeit sind. Damit kommt neben den bestehenden 8,4 Prozent für weitere 22,2 Prozent der Teilnehmenden, die bisher für ihren Arbeitsweg ausschließlich das eigene Auto nutzen, eine Fahrgemeinschaft grundsätzlich als Alternative in Frage, wenn auf die genannten Bedürfnisse eingegangen wird. Mit dieser Maßnahme soll eine digitale Mitfahrzentrale eingerichtet werden. Weitere Potenziale ergeben sich, wenn die Mitfahrzentrale auf lange Sicht landkreisweit erweitert bzw. öffentlich zugänglich wird. Für die Organisation von Fahrgemeinschaften besteht seitens der Mitarbeitenden eine große Nachfrage an einer digitalen Mitfahrzentrale.</p> <p>Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.</p>		
Ziel Verbreitete Nutzung von Mitfahrgemeinschaften für Arbeitswege		
Erfolgsindikator Eine digitale Mitfahrzentrale für die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung wurde eingerichtet (ja/nein)		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung und Recherche verschiedener Optionen - Einrichtung einer digitalen Mitfahrzentrale - Die Mitarbeitenden über die Einrichtung informieren 		

Verantwortlich für die Projektumsetzung <ul style="list-style-type: none"> - FB 68 (Klimaschutz) - FB 01 Steuerung und Kreisentwicklung - FB 10 Personal und Finanzen 	Partner/Beteiligte Gemeinden, Unternehmen der Region, Mitarbeitende	Zeitraum Kurzfristig, bis Ende 2024 umzusetzen
Aufwandabschätzung Gering bis mittel, erst nach Auswahl einer geeigneten Plattform konkret abschätzbar		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		
<h2>O5: Aufklärung über bestehende Möglichkeiten des dezentralen Arbeitens</h2>		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung Die Arbeit im Homeoffice sowie Telearbeit und die damit einhergehende Vermeidung von Arbeitswegen bietet ein großes Potential zur Minderung von CO ₂ Emissionen. Laut einer Studie, an der das Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung beteiligt war, gingen die Emissionen im Verkehrssektor während der Corona-Pandemie im Jahr 2020 vor allem durch Homeoffice weltweit um 40 Prozent zurück (vgl. weitere Hinweise). Zusätzlich steigert das Angebot von Arbeit im Homeoffice und Telearbeit die Attraktivität des Arbeitgebers. Die Mitarbeitenden des Landkreises Wittmund haben bereits die Möglichkeit, an drei von fünf Arbeitstagen im Homeoffice zu arbeiten. Nach Absprache mit den Vorgesetzten sind auch mehr Homeoffice-Tage möglich. Die interne Mobilitätsumfrage hat ergeben, dass rund 37 Prozent der Teilnehmenden mit der derzeitigen Anzahl an Arbeitstagen aus dem Homeoffice zufrieden sind, während ca. die Hälfte (51 Prozent) das Homeoffice in Zukunft gerne häufiger nutzen würde. Die bestehenden Möglichkeiten zur Gestaltung des Arbeitsalltags im Rahmen der Homeoffice-Vereinbarung sind nicht allen Beschäftigten bekannt. Mit dieser Maßnahme soll daher über die bestehenden Homeoffice-Möglichkeiten aufgeklärt werden.		
Ziel Vermeidung nicht notwendiger Wege zur Arbeitsstätte		
Erfolgsindikator Die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung wurden über die bestehenden Homeoffice-Möglichkeiten aufgeklärt (ja/nein)		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Vorbereitung eines Schreibens zur Aufklärung über die bestehende Homeoffice-Vereinbarung - Angabe einer zuständigen Person für Beratungen hinsichtlich der Arbeitsalltagsgestaltung - Versand des Schreibens an Mitarbeitende 		
Verantwortlich für die Projektumsetzung	Partner/Beteiligte Keiner Partner/Beteiligte	Zeitraum

FB 10 Personal und Finanzen		Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr)
Aufwandabschätzung Gering		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise Studie des Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung: https://www.pik-potsdam.de/de/aktuelles/nachrichten/groesster-co2-rueckgang-echtzeit-daten-zeigen-die-massiven-auswirkungen-von-covid-19-auf-die-globalen-emissionen?set_language=de		
O6: Sukzessiver Desk-Sharing Ausbau		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung Mit der zunehmenden Homeoffice Nutzung hat sich das moderne Arbeitsmodell des Desk-Sharing, also geteilte Arbeitsplätze, als sinnvoll erwiesen. Durch Desk-Sharing können Ressourcen optimal genutzt und der gesamte Flächenbedarf reduziert werden, sodass Emissionen eingespart und gleichzeitig dem Problem der geringen Verfügbarkeit von Büroflächen entgegengewirkt werden können. Beim Landkreis Wittmund gibt es bisher lediglich vereinzelt Desk-Sharing Büros. Mit dieser Maßnahme soll die Anzahl an Desk-Sharing Büros künftig zunehmen.		
Ziel Erweiterung von Desk-Sharing Angeboten		
Erfolgsindikator Anzahl an eingerichteten Desk-Sharing Büros		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Analyse, in welchen Verwaltungsgebäuden und auf welchen Etagen Desk-Sharing Büros sinnvoll sind - Einrichtung der entsprechenden Desk-Sharing Büros 		
Verantwortlich für die Projektumsetzung <ul style="list-style-type: none"> - FB 01 Steuerung und Kreisentwicklung - FB 10 Personal und Finanzen 	Partner/Beteiligte FB 40 Raumanalyse	Zeitraum Kurzfristig zu beginnen (< 1 Jahr) und fortlaufend weiterzuführen
Aufwandabschätzung Gering		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise <ul style="list-style-type: none"> - Verschiedene Arbeitszeitmodelle sollten im Einsatz geprüft werden. - Die Desk-Sharing Büros sollten technisch möglichst so ausgestattet sein, dass die Mitarbeitenden digital an allen Terminen teilnehmen können. 		

O7: Schulung zum digitalen Zusammenarbeiten

Priorität Niedrige Priorität		
Beschreibung In vielen Fällen hat sich die Nutzung von Video- und Webkonferenzen als geeignete Maßnahme herausgestellt, um Arbeits- und Dienstwege und damit einhergehende CO ₂ -Emissionen zu reduzieren. Die Anzahl an Tools zur Unterstützung digitaler Zusammenarbeit steigt dabei stetig. Durch Schulungen zum digitalen Zusammenarbeiten sollen die Mitarbeitenden mit dieser Maßnahme künftig die Möglichkeit erhalten, sich die erforderlichen Fachkompetenzen und Fähigkeiten im Umgang mit neuen Tools und Kommunikationswegen anzueignen.		
Ziel Verbreitung von Kenntnissen und Fähigkeiten zum digitalen Zusammenarbeiten		
Erfolgsindikator Mindestens eine Inhouse -Schulung wurde durchgeführt		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Organisation durch FB 10 Personal und Finanzen - Die Mitarbeitenden über anstehende Schulung informieren - Durchführung der Schulung 		
Verantwortlich für die Projektumsetzung FB 10 Personal und Finanzen	Partner/Beteiligte FB 68 (Klimaschutz)	Zeitraum Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr)
Aufwandabschätzung Gering / abdeckbar durch entsprechende Schwerpunktsetzung des FB 01 Digitalisierung		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise Datenschutzregelungen sind zu prüfen		

O8: Regelmäßige Überprüfung der CO₂-Bilanz

Priorität Hohe Priorität		
Beschreibung Um einen Ausgangswert für einen regelmäßigen Vergleich zu schaffen, wurde im Rahmen dieses Konzeptes eine erste CO ₂ -Bilanzierung für die Mobilität der Mitarbeitenden vorgenommen. Mit dieser Maßnahme soll sichergestellt werden, dass die CO₂-Bilanz alle 3 Jahre fortgeschrieben wird. So kann regelmäßig geprüft werden, ob die Mobilitätsmaßnahmen ihren gewünschten Effekt erzielen. Bei einer unerwünschten Entwicklung bedarf es einer entsprechenden Anpassung der Mobilitätsmaßnahmen.		
Ziel Prüfung der CO ₂ -Bilanz alle 3 Jahre		
Erfolgsindikatoren <ul style="list-style-type: none"> - Die CO₂-Bilanz wird alle 3 Jahre geprüft (ja/nein) - Bei Bedarf werden Maßnahmen angepasst (ja/nein) 		
Erste Schritte <ul style="list-style-type: none"> - Sammlung aller notwendigen Daten 		

<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung der CO₂-Bilanz - Abgleichung mit vorheriger CO₂-Bilanz - Bei Bedarf Anpassung von Maßnahmen 		
Verantwortlich für die Projektumsetzung FB 68 (Klimaschutz)	Partner/Beteiligte Mobilitätsteam	Zeitraum Alle 3 Jahre
Aufwandabschätzung Mittel (Personaleinsatz), abdeckbar durch entsprechende Schwerpunktsetzung des Klimaschutzmanagements		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		

6. Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept legt der Landkreis Wittmund eine strategische Planungs- und Handlungsgrundlage für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung der arbeitsbezogenen Mobilität innerhalb der Kreisverwaltung vor. Übergeordnetes Ziel ist die Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor, bei gleichzeitiger Wahrung der Mobilität für die Mitarbeitenden. Im Anbetracht der Klimaschutzziele auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene gilt es, die Weichen rechtzeitig in Richtung nachhaltiger Mobilität zu stellen, um die Treibhausgasemissionen sukzessive zu senken.

Das Konzept dient als Ausgangsbasis der derzeitigen Mobilitätssituation innerhalb der Kreisverwaltung, auf Grundlage dessen eine zukunftsorientierte Gestaltung der Arbeitswege, Dienstreisen und Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden angestoßen wird. Kern des Konzeptes ist ein abgestimmter und von allen beteiligten Akteuren getragener Maßnahmenkatalog mit Zielsetzungen für die Entwicklung der Mobilität der Mitarbeitenden in den kommenden Jahren. Der Maßnahmenkatalog umfasst vier Handlungsfelder mit insgesamt 19 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung, Vermeidung und Verlagerung der arbeitsbezogenen Verkehre, koordiniert die zukünftigen Aufgaben und gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung der Einzelmaßnahmen.

Nach Beschlussfassung des Konzeptes startet dessen Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung der beschlossenen Maßnahmen. Die Arbeiten zu diesem Konzept werden demzufolge in der Erwartung abgeschlossen, dass die Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Hierfür sind auch die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bereit zu stellen. Die volle Wirkung entfaltet das Mobilitätskonzept erst bei Umsetzung aller Maßnahmen. Umsetzungsschritte und Meilensteine sollten öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden und damit das Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität im gesamten Landkreis gefördert werden.

Dieses Konzept ist gemeinsam mit den Verwaltungsmitarbeitenden im Landkreis Wittmund erarbeitet worden. Die langfristige Mobilitätsentwicklung stellt eine bedeutsame und arbeitsintensive Aufgabe dar, die es auch in Zukunft stets in enger Abstimmung mit allen involvierten Akteuren und Akteurinnen zu bewältigen gilt.

Ansprechpartner für das Mobilitätskonzept ist das Klimaschutzmanagement des Landkreises Wittmund: klimaschutz@lk.wittmund.de

7. Literaturverzeichnis

- Arbeitskreis Kommunalen Klimaschutz (2021). Klimafreundliche Mobilität für Stadt und Land. Impulse für den kommunalen Klimaschutz. Aus der Praxis für die Praxis.
- BBSR (2020-2023). Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Raumabgrenzungen. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raubeobachtung/Raumabgrenzungen/raumabgrenzungen-uebersicht.html>. Geöffnet im Januar 2023.
- BBSR (2022). Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Länge der Arbeitswege unterscheidet sich regional erheblich. Topmeldung 23.08.2022. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/pendeln-2021.html#:~:text=Pendlerinnen%20und%20Pendler%20legten%20im,mittlere%20Pendeldistanz%20seit%202016%20stabil>. Geöffnet im April 2023.
- Brandl, H. (2019). Mobilität–Daseinsgrundfunktion in ländlichen Räumen? Erfolgsfaktoren für den idealtypischen Prozess zur Planung und Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten (Doctoral dissertation, Wien).
- Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S.2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) geändert worden ist. Verfügbar unter: <http://www.gesetze-im-internet.de/ksg/index.html>
- Europäische Kommission (Ed.). (2013). Anhang "Ein Konzept für Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität" zur "Mitteilung der Kommission an den Rat, das europäische Parlament, den europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen": Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt.
- Frehn, M., Diesfeld, J. & Othengrafen, M. (2021). Kommunale Mobilitätskonzepte: Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (n. D.). Kommunales Mobilitätsmanagement. Zuletzt geöffnet im April 2022. <https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/themen/mobilitaet/mobilitaetsmanagement-kommunen.php>.
- Kompetenznetz Klima Mobil (2021). Handreichung Betriebliches Mobilitätsmanagement.
- Levin-Keitel, M., Allert, V., Gödde, J., & Krasilnikova, N. (2023). Mobilitätswende in Stadt und Land- Über eine räumliche Perspektive der Transformation zu nachhaltiger Mobilität. In Jahrbuch StadtRegion 2021/2022: Stadt-Land-Relationen. Disziplinäre Spurensuchen (pp. 183-203). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Nobis, C. & Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de
- Rammler, S. (2016). Nachhaltige Mobilität: Gestaltungsszenarien und Zukunftsbilder. Handbuch Verkehrspolitik, 899-917.
- Schulz, M. (2012). Quick and easy!?! Fokusgruppen in der angewandten Sozialwissenschaft. Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft: Von der Konzeption bis zur Auswertung, 9-22.
- Team red (2020). Nachhaltige Mobilität in der Wattenmeer-Region. Im Auftrag der "Projektgemeinschaft des Interreg V A-Förderprojektes "Watten-Agenda 2.0", koordiniert durch die Nordsee GmbH. Bericht vom 19.06.2020

8. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Phasen und Bausteine des Mobilitätskonzeptes.....	6
Abbildung 2:	Beteiligungsschritte.....	6
Abbildung 3:	Karte des Landkreises Wittmund	8
Abbildung 4:	Durchschnittliche Pendeldistanzen aller SV-Beschäftigten am Wohnort im Jahr 2021 in km	9
Abbildung 5:	Anteil an zurückgelegten Fahrten für den Arbeitsweg je Verkehrsmittel (N = 251) ..	10
Abbildung 6:	Bedarf an E-Lademöglichkeiten für Autos an den unterschiedlichen VWG (N = 251).....	11
Abbildung 7:	Bedarf an E-Lademöglichkeiten für E-Bikes an den unterschiedlichen Verwaltungsgebäuden.....	12
Abbildung 8:	Durchschnittliche Anzahl an Arbeitstagen im Homeoffice (N = 251).....	13
Abbildung 9:	Bedarf an künftiger Homeoffice Nutzung aufgeteilt nach derzeitiger Homeoffice- Nutzung (N = 251)	13
Abbildung 10:	Verkehrsmittelwahl für die Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden (N = 251).....	14
Abbildung 11:	Häufigkeit der Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden (N = 251).....	14
Abbildung 12:	Verkehrsmittelwahl für Dienstreisen (N = 251).....	15
Abbildung 13:	Jährliche Anzahl zurückgelegter Kilometer je Verkehrsmittel für alle Mitarbeitenden.....	16
Abbildung 14:	Jährliche CO ₂ -Emissionen der einzelnen Verkehrsmittel auf den Arbeitswegstrecken aller Mitarbeitenden zusammen	16
Abbildung 15:	CO ₂ -Emissionen aller Dienstwagenfahrten im Jahr 2019 in t.....	17