

Klimaschutzkonzept Kressbronn a. B.

Besonderer Teil IV: Verkehr



Herausgeber:

Gemeinde Kressbronn a. B.
Hauptstraße 19
88079 Kressbronn a. B.

Stand: Oktober 2023

Az.: 106.6

© Gemeinde Kressbronn a. B.

Das vorliegende Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigungen sind nur nach Rücksprache mit dem Herausgeber gestattet. Die Gemeinde übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit der Angaben und Hinweise im Dokument.

Inhalt

A. Grundlagen.....	4
I. Der Klimawandel und die Energiewende.....	4
II. Bekenntnis der Gemeinde zum Klimaschutz	5
III. Energiebedarf von Kressbronn a. B.....	5
1. Maßeinheiten zur Ermittlung des Energiebedarfs	5
2. Energiebedarf auf der Gemarkung der Gemeinde.....	6
a) Begrifflichkeiten	6
b) Derzeitiger Gesamtendenergiebedarf	6
c) Zwischenfazit	8
IV. Kraftfahrzeugbestand und Verkehrsbewegungen.....	8
1. Kraftfahrzeugbestand	8
2. Entwicklung der gefahrenen Kilometer	9
a) Innerorts.....	9
b) Außerorts	9
3. Pendlerbewegungen.....	10
B. Landespolitische Ausgangslage	10
C. Verkehrssteuerung und Nutzerverhalten	10
I. Öffentlicher Raum	10
1. Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	10
a) Ausbau der Verbindungen	10
b) Verlagerung des touristischen Verkehrs auf Bus und Bahn.....	11
2. Verbesserung der Radwegeinfrastruktur	11
3. Mehr Sicherheit für den Fußgängerverkehr.....	11
4. Steuerung und Verringerung des Fahrzeugverkehrs.....	12
a) Lenkung des Parkverkehrs	12
b) Parkraumbewirtschaftung und Parkgebühren	12
c) Geschwindigkeitsbegrenzungen.....	13
d) Autonomer Shuttlebus.....	13
e) Fahrverbote	13
II. Privathaushalte und Gewerbe	14
III. Kommunalen Fahrzeugverkehr	14
1. Nutzung des ÖPNV.....	14
2. Vermeidung von Dienstfahrten	14
IV. Ampelanlagen und Lichtzeichen	15
D. Stärkung der Elektromobilität.....	15
I. Ladeinfrastruktur	15
1. Öffentliche Lademöglichkeiten.....	15
2. Private Lademöglichkeiten	16
II. Umstieg Privater und Gewerbebetriebe auf Elektrofahrzeuge	17
III. Kommunalen Fuhrpark	17
1. Verwaltungsfahrzeuge.....	17
2. Nutz- und Arbeitsfahrzeuge.....	18
E. Zusammenfassung und Ziele	18
I. Politische Zielsetzungen für die Gemeinde.....	18
II. Aufforderungen an Dritte	18

A. Grundlagen

I. Der Klimawandel und die Energiewende

Weltweit ist eine Veränderung des Klimas zu beobachten. Die derzeitige globale Erwärmung wird dabei nach ganz überwiegender wissenschaftlicher Meinung vor allem, aber nicht ausschließlich, durch den Menschen verursacht. Maßgeblich ist danach insbesondere der Ausstoß von Treibhausgasen. Treibhausgase verursachen den Treibhauseffekt. Unter dem Treibhauseffekt versteht man das Reflektieren von Sonnenstrahlen, die auf die Erde treffen, von der Atmosphäre zurück zur Erde. Die Reflektion erfolgt durch Wolken und Gase (sog. Treibhausgase). Grundsätzlich ist dies ein natürlicher Prozess, der die Erde überhaupt erst bewohnbar macht und für das Leben mitverantwortlich ist. Wird jedoch die natürliche Zusammensetzung der Atmosphäre verändert und insbesondere der Anteil der Treibhausgase erhöht, steigert dies den Treibhauseffekt, was wiederum zu einer erhöhten und unnatürlichen Erwärmung der Erde führt. Darunter versteht man dann den menschengemachten Treibhauseffekt.

Zu den Treibhausgasen gehören Kohlenstoffdioxid (CO_2), Methan (CH_4), Lachgas (NO_2) und Wasserdampf (H_2O). Als besonders klimaschädlich und vom Menschen stark beeinflussbar wird von der Wissenschaft die Emission von Kohlenstoffdioxid ausgemacht. Das Treibhausgas wird durch die Industrialisierung, insbesondere die Verbrennung fossiler Kraftstoffe wie Erdöl, Erdgas oder Kohle, aber auch durch den Verlust von Wäldern freigesetzt. Ursachen für den Ausstoß liegen also in der weltweiten industriellen und landwirtschaftlichen Produktion, Dienstleistungen, Strom- und Wärmeerzeugung oder im Straßen-, Luft- und Wasserverkehr (Mobilität). Die Natur ist selbst nicht in der Lage, das zusätzlich freigesetzte Kohlenstoffdioxid zu binden und unschädlich zu machen. Deshalb ist es Aufgabe des Menschen, den Ausstoß des Treibhausgases zu reduzieren bzw. ein neutrales Verhältnis von CO_2 -Ausstoß und CO_2 -Bindung zu erreichen, um den Klimawandel aufzuhalten oder zumindest abzuschwächen. Das versteht man dann unter Klimaschutz. Da Kohlenstoffdioxid von nahezu allen Staaten und Gesellschaften derzeit im Übermaß ausgestoßen wird, ist Klimaschutz eine weltweite Gemeinschaftsaufgabe.

Klimaschutz ist ein Sammelbegriff für Maßnahmen gegen die globale Erwärmung bzw. den Klimawandel. Unterscheiden muss man dabei in Maßnahmen zur Bindung von bereits ausgestoßenem Kohlenstoffdioxid und Maßnahmen zur Senkung des Ausstoßes selbst. Gebunden werden kann das Treibhausgas durch sogenannte Kohlenstoffsinken. Dazu gehören neben den Ozeanen insbesondere Wälder und Feuchtgebiete. Deshalb kann und muss es eine Aufgabe des Klimaschutzes sein, nicht nur Wälder und Feuchtgebiete zu erhalten, sondern auch den Bestand wieder auszubauen. Maßnahmen zur Reduzierung des Ausstoßes von Kohlenstoffdioxid sind allerdings noch wichtiger und effektiver, weshalb sich der Klimaschutz darauf momentan stark konzentriert. Erforderlich ist mithin den Ausstoß von CO_2 im Bereich der industriellen und landwirtschaftlichen Produktion, des Dienstleistungsgewerbes, des Verkehrs, in Privathaushalten und vor allem im Bereich der Energieerzeugung zu senken. Zur Energieerzeugung gehört mittelbar auch die Einsparung von Energie.

Mit Blick auf den Klimaschutz in der Energieerzeugung wird von der Energiewende gesprochen. Energiewende meint die Umstellung von fossilen auf regenerative Energieträger. Es geht also um Energieträger, die nachhaltig, erneuerbar und damit auch klimaneutral sind.

Zu den erneuerbaren Energien werden insbesondere Bioenergie, Erdwärme, Windkraft, Wasserkraft und Sonnenenergie (Solarthermie und Photovoltaik) gerechnet. Mit dem Ausbau dieser regenerativen Energieerzeugungsmethoden wurde in den letzten Jahren und Jahrzehnten begonnen. Der Ausbaufortschritt ist in Deutschland und auch in Baden-Württemberg noch nicht so weit, dass auf fossile Energieträger oder die Kernkraft ganz verzichtet werden kann. Aus diesem Grund müssen Politik, Wirtschaft und Private gemeinsam mehr in regenerative Energien investieren und den Ausbau voranbringen. Nur so kann die Energiewende auch gelingen. Dabei sind auch die Kommunen gefragt.

II. Bekenntnis der Gemeinde zum Klimaschutz

Die Gemeinde Kressbronn a. B. bekennt sich zum Klimaschutz und zur Energiewende. Mit Beschluss des Gemeinderates vom 23. Juni 2021 ist die Gemeinde dem Klimaschutzpakt des Landes Baden-Württemberg beigetreten. Damit bekennt sich die Gemeinde auch zu den Klimaschutzzielen des Landes und der Kommunen. Die Gemeinde sieht daher auch eine kommunale Verpflichtung, durch geeignete Maßnahmen auf kommunaler Ebene zum Klimaschutz beizutragen. Dazu gehört insbesondere auch den Energieverbrauch durch den Verkehr zu senken und so auch den Ausstoß von CO₂ zu reduzieren.

III. Energiebedarf von Kressbronn a. B.

Grundlegend für weitere Überlegungen zur Umsetzung der Energiewende in der Gemeinde und den damit verbundenen Maßnahmen ist die Fragestellung, wie viel Energie derzeit von der Gemeinde benötigt wird.

1. Maßeinheiten zur Ermittlung des Energiebedarfs

Der Energiebedarf wird nach dem internationalen Einheitssystem für physikalische Größen in Watt (W) gemessen. Watt ist dabei die Maßeinheit für Leistung (Energieumsatz pro Zeitspanne). $1 \text{ W} = 1 \frac{\text{kg} \times \text{m}^2}{\text{s}^3}$. Anders ausgedrückt ist ein Watt gleich ein Joule pro Sekunde.

Als Formel: $1 \text{ W} = 1 \frac{\text{J}}{\text{s}}$. Joule (J) ist die Maßeinheit für Energie. Damit wird die Arbeit bemessen, die verrichtet wird, wenn die Kraft von einem Newton über eine Strecke von einem Meter ausgeübt wird. Als Formel ausgedrückt: $1 \text{ J} = 1 \text{ N} \times \text{m}$ oder $1 \text{ W} \times \text{s}$. Newton (N) wiederum ist die Maßeinheit für Kraft. Als Formel ausgedrückt: $1 \text{ N} = 1 \frac{\text{kg} \times \text{m}}{\text{s}}$. Ein Newton bemisst also die erforderliche Kraft zur Beschleunigung eines ruhenden Körpers mit dem Gewicht von einem Kilogramm innerhalb von einer Sekunde auf die Geschwindigkeit von einem Meter pro Sekunde (m/s).

Der Energieverbrauch wird üblicherweise in Wattstunden (Wh) dargestellt. Eine Wattstunde ist die Energiemenge, die bei einer Leistung von 1 W innerhalb einer Stunde (h), das sind 3600 Sekunden, umgesetzt wird. Als Formel: $1 \text{ Wh} = 1 \text{ W} \times 3600 \text{ s}$. Eine Wattstunde entspricht also 3.600 Wattsekunden (Ws) oder 3.600 Joule. Ein größerer Energieverbrauch kann in Kilowattstunden (kWh), Megawattstunden (MWh), Gigawattstunden (GWh) und Terawattstunden (TWh) angegeben werden. Eine Kilowattstunde sind 1.000 Wattstunden (1 kWh = 1.000 Wh). Eine Megawattstunde sind 1.000 Kilowattstunden (1 MWh = 1.000 kWh). Eine Gigawattstunde sind 1.000 Megawattstunden (1 GWh = 1.000 MWh) oder 1 Mio. Kilowattstunden (1 GWh = 1 Mio. kWh). Eine Terawattstunde sind 1.000 Gigawattstunden (1 TWh = 1.000 GWh) oder eine Milliarde Kilowattstunden (1 TWh = 1 Mrd. kWh).

2. Energiebedarf auf der Gemarkung der Gemeinde

Die Energieagentur Ravensburg gGmbH hat im September 2019 eine Energie- und CO₂-Bilanz für die Gemeinde Kressbronn a. B. erstellt. Der Aufstellung waren damals 8.693 Einwohner der Gemeinde zu Grunde gelegt. Nach einem Überblick über den Gesamt-Endenergieverbrauch aller Energieträger konzentriert sich die Darstellung auf den Strombedarf und dessen Einsparung. Der Wärmebedarf, die Wärmeerzeugung und Wärmenutzungsmöglichkeiten für das ganze Gemeindegebiet oder Teile davon sind Gegenstand einer parallelen Untersuchung (Klimaschutzkonzept Kressbronn a. B. – Besonderer Teil III: Wärmeeinsparung und Wärmeerzeugung), auf die hier nicht näher eingegangen wird. Auch der Energiebedarf aus Kraftstoffen und für den Verkehr bleibt im Folgenden unberücksichtigt.

a) Begrifflichkeiten

Bei der Bemessung des Energieverbrauchs oder Energiebedarfs unterscheidet man zwischen Bruttoenergieverbrauch und Nettoenergieverbrauch. Bruttoenergieverbrauch meint die gesamte Energiemenge, die verbraucht wird. Umfasst wird dabei auch diejenige Energie, die unter anderem beim Transport verloren geht oder von den erzeugenden Kraftwerken benötigt wird. Zieht man Letzteres ab, spricht man vom Nettoenergieverbrauch oder auch Endenergieverbrauch. Die Begriffe lassen sich dann auch für die einzelnen Energieträger zur Abgrenzung verwenden.

b) Derzeitiger Gesamtendenergiebedarf

Der Endenergieverbrauch lässt sich nach Energieträgern in Kressbronn a. B. insgesamt wie folgt darstellen:

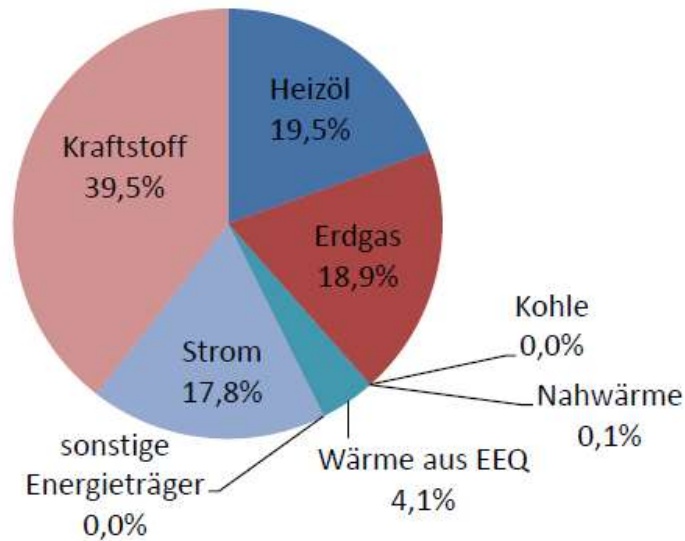
	Energieverbrauch pro Jahr	Anteil in %	Energieverbrauch pro Einwohner
Heizöl	38.880 MWh	19,5 %	4,5 MWh
Erdgas	37.604 MWh	18,9 %	4,3 MWh
Kohle	13 MWh	0,0 %	0,0 MWh
Nahwärme	134 MWh	0,1 %	0,0 MWh
Wärme aus EEQ ¹	8.198 MWh	4,1 %	0,9 MWh
Sonstige Energieträger	15 MWh	0,0 %	0,0 MWh
Strom	35.493 MWh	17,8 %	4,1 MWh
Kraftstoff ²	78.634 MWh ³	39,5 %	9,0 MWh
Gesamt:	198.971 MWh	100,0 %	22,9 MWh

¹ EEQ = Energieeffizienz Quartier.

² Z. B. Benzin, Diesel (im Verkehr, Mobilität).

³ In diese Darstellung sind alle Verkehrsbewegungen auf der Gemarkung der Gemeinde einbezogen, einschließlich der B31.

Endenergieverbrauch, aufgeteilt nach Energieträgern 2019



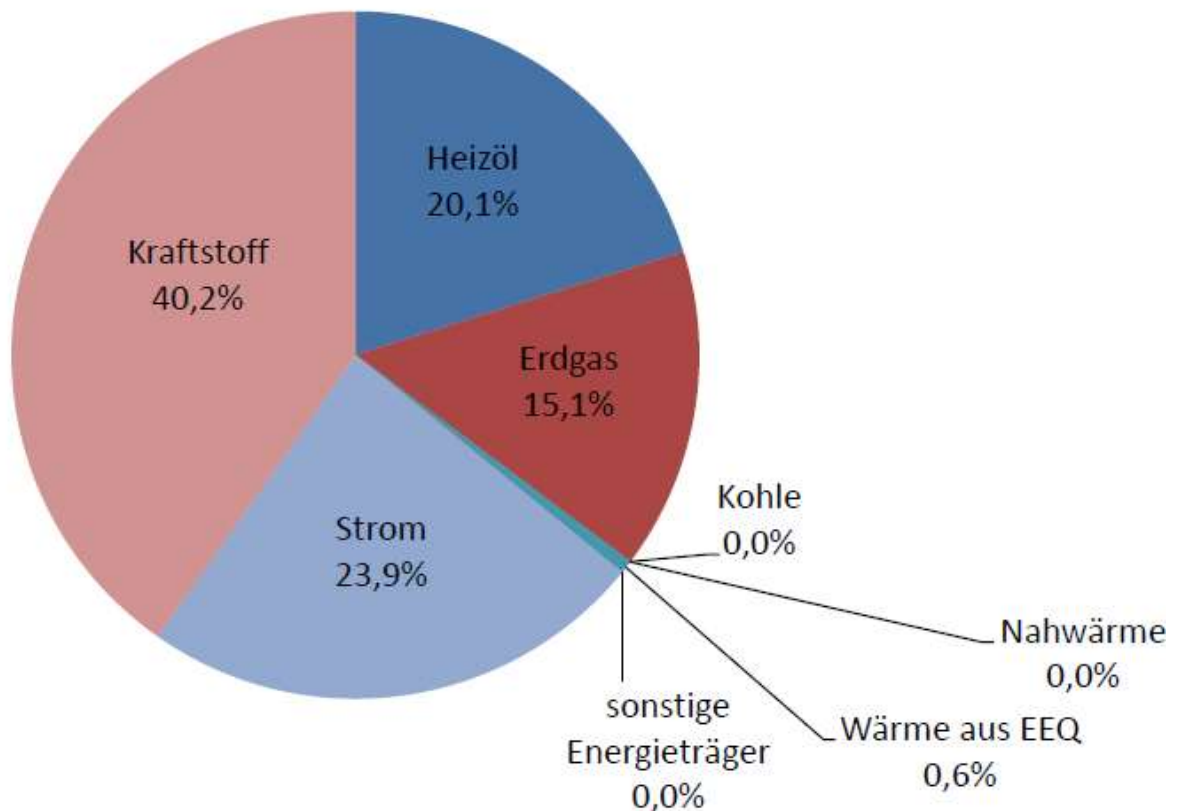
Es lässt sich festhalten, dass der Schwerpunkt des Endenergieverbrauchs in Kressbronn a. B. derzeit mit 84.844 MWh (= 42,6 %) im Bereich der Wärmeerzeugung liegt, dicht gefolgt vom Verkehr mit 78.634 MWh (= 39,5 %). Der Endenergieverbrauch von Strom nimmt derzeit noch mit 35.493 MWh (= 17,8 %) eine untergeordnete Rolle ein.

Anknüpfend an die Endenergieverbräuche der dargestellten Energieträger in Kressbronn a. B. kann diesen folgender CO₂-Ausstoß zugerechnet werden:

	CO ₂ -Ausstoß in Tonnen pro Jahr	Anteil in %	CO ₂ -Ausstoß in Tonnen pro Jahr und Einwohner
Heizöl	12.346 t	6,2 %	1,4 t
Erdgas	9.288 t	4,7 %	1,1 t
Kohle	6 t	0,0 %	0,0 t
Nahwärme	14 t	0,0 %	0,0 t
Wärme aus EEQ	370 t	0,2 %	0,0 t
Sonstige Energieträger	4 t	0,0 %	0,0 t
Strom	14.649 t	7,4 %	1,7 t
Kraftstoff	24.710 t	12,4 %	2,8 t
Gesamt:	61.405 t	100,0 %	7,1 t

Der Gesamt-CO₂-Ausstoß in Kressbronn a. B. beläuft sich auf 61.405 Tonnen pro Jahr oder 7,1 Tonnen pro Einwohner/Jahr. Der Ausstoß verteilt sich mit 24.710 t (= 40,2 %) auf den Verkehr, 22.028 t (= 35,9 %) auf die Wärmeerzeugung und 14.649 t (= 23,9 %) auf den Stromverbrauch.

CO₂-Emissionen 2019

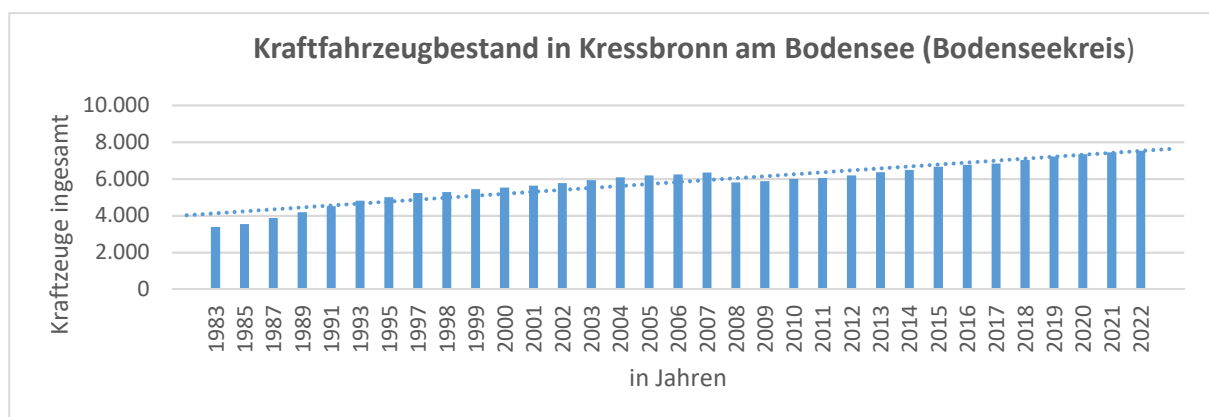


c) Zwischenfazit

Zusammenfassend lässt sich anhand der Endenergiebedarfe bezogen auf die verschiedenen Energieträger und Sektoren deutlich herausstellen, dass der Energiebedarf beim Einsatz von Kraftstoffen und im Verkehr mit rund 78,6 GWh pro Jahr sehr hoch ist und mit 39,5 % des Gesamtenergiebedarfs den größten Anteil ausmacht.

IV. Kraftfahrzeugbestand und Verkehrsbewegungen

1. Kraftfahrzeugbestand



Kraftfahrzeugbestand in Kressbronn a. B. (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

Insgesamt sind 7.338 Fahrzeuge angemeldet (Stand: 2020). Das entspricht gegenüber dem Jahr 1983 einer Zunahme von rund 117 % und geht in Richtung Zweit- bzw. Drittwagen.

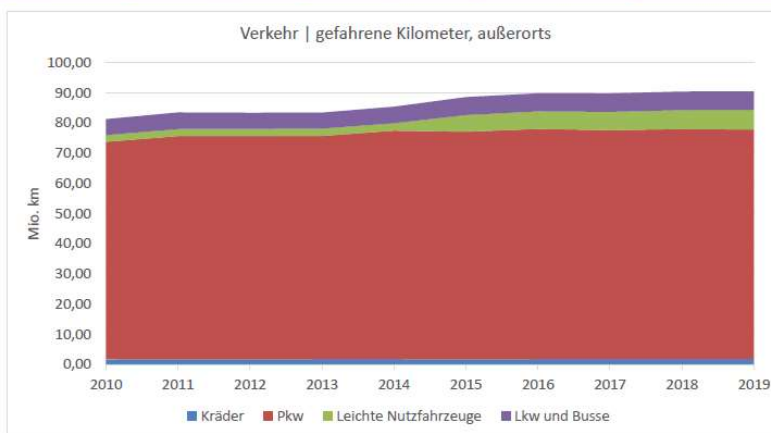
2. Entwicklung der gefahrenen Kilometer

a) Innerorts

Verkehr

Außerorts [Mio. km]

	Kräder	Pkw	Leichte Nutzfahrzeuge	Lkw und Busse	Gesamt
2010	1,68	72,03	2,27	5,25	81,23
2011	1,70	73,94	2,34	5,49	83,47
2012	1,73	73,90	2,39	5,32	83,34
2013	1,74	73,93	2,42	5,30	83,39
2014	1,76	75,66	2,50	5,43	85,35
2015	1,71	75,32	5,59	5,92	88,54
2016	1,74	76,26	5,80	5,97	89,77
2017	1,76	75,85	6,06	6,05	89,72
2018	1,79	76,14	6,33	6,13	90,39
2019	1,80	76,01	6,55	6,05	90,41



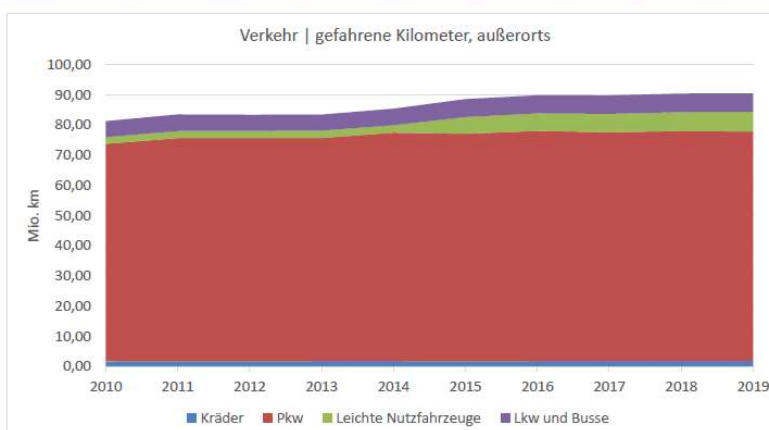
Seit 2010 gibt es eine leichte Zunahme im innerörtlichen Verkehr. Stark rückläufig sind die zurückgelegten Kilometer der Krafträder. Eine deutliche Zunahme gibt es bei den leichten Nutzfahrzeugen (z. B. Sprinter) sowie bei den LKWs und Bussen.

b) Außerorts

Verkehr

Außerorts [Mio. km]

	Kräder	Pkw	Leichte Nutzfahrzeuge	Lkw und Busse	Gesamt
2010	1,68	72,03	2,27	5,25	81,23
2011	1,70	73,94	2,34	5,49	83,47
2012	1,73	73,90	2,39	5,32	83,34
2013	1,74	73,93	2,42	5,30	83,39
2014	1,76	75,66	2,50	5,43	85,35
2015	1,71	75,32	5,59	5,92	88,54
2016	1,74	76,26	5,80	5,97	89,77
2017	1,76	75,85	6,06	6,05	89,72
2018	1,79	76,14	6,33	6,13	90,39
2019	1,80	76,01	6,55	6,05	90,41



3. Pendlerbewegungen

In Kressbronn a. B. gibt es insgesamt ca. 6.198 tägliche Pendlerbewegungen. Ca. 2.565 Einpendler, ca. 2.806 Auspendler und ca. 827 Binnenpendler.

B. Landespolitische Ausgangslage

Das Land Baden-Württemberg hat sich bereits mit dem Eckpunktepapier zum Landeskonzept für Mobilität und Klima (LMK) der Frage angenommen, eine attraktive, verlässliche, klimaschonende, barrierefreie, bezahlbare und sichere Mobilität zu ermöglichen. Ziel des Landes ist, bis zum Jahr 2030 im Verkehrssektor 48 % der CO₂-Emissionen im Vergleich zu 1990 einzusparen. Das Land will dazu den Anteil elektrischer Kraftfahrzeuge erhöhen, mehr Ladepunkte für E-Autos schaffen, mehr Verkehr auf die Schiene verlagern, den Fuß- und Radverkehr attraktiver machen, eine kostendeckende Parkraumbewirtschaftung ermöglichen, Parkplätze auf private Flächen verlagern oder auch Carsharing-Angebote ausbauen. Möglich ist eine Umsetzung dieser ambitionierten Zielsetzungen jedoch nur mit Hilfe der Kommunen. Dabei ist auch die Gemeinde Kressbronn a. B. gefragt.

C. Verkehrssteuerung und Nutzerverhalten

Im Sektor Verkehr sind für eine Verbesserung des Klimaschutzes in der Gemeinde Kressbronn a. B. die Verkehrssteuerung und das Nutzerverhalten zu betrachten. Dabei ist einerseits der öffentliche Raum zu betrachten, das Nutzerverhalten von Privaten und Gewerbetreibenden sowie der Gemeinde selbst.

I. Öffentlicher Raum

Mobilität und Verkehr finden hauptsächlich im öffentlichen Raum statt. Will man den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen im öffentlichen Verkehr reduzieren, muss man vor allem Alternativen zum Privatkraftfahrzeug anbieten und bzw. oder dessen Nutzung unattraktiv machen.

1. Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

Zentral ist dabei sicherlich die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Unter dem ÖPNV versteht man vor allem den Schienen- und Busverkehr.

a) Ausbau der Verbindungen

Die Gemeinde Kressbronn a. B. ist an das Schienennetz angebunden und verfügt über gute Verbindungen nach Lindau und Friedrichshafen. Derzeit wird in beide Richtungen stündlich von 5:00 bis 20:00 Uhr und bis 24:00 Uhr in teilweise längeren Zeitabständen eine Zugverbindung angeboten. Nur in den Abendstunden sind die Abstände zwischen den Verbindungen teilweise länger als eine Stunde. Nachts fährt die Bahn gar nicht. Ähnlich verhält es sich mit den Buslinien, an die die Gemeinde angebunden ist. Für eine größtmögliche Attraktivität des Bus- und Bahnverkehrs muss aber auch in den Abendstunden und bis 2:00 Uhr nachts zumindest ein Stundentakt garantiert sein. Mit der Garantie verbunden ist dann natürlich auch die

Sicherheit, dass Bus und Bahn auch pünktlich und verlässlich kommen. Beim Busverkehr war dies bislang kein Problem, beim Zugverkehr gehört dies sicher zu den größten noch zu lösenden Aufgaben. Zur Attraktivität von Bus und Bahn gehört letztlich aber auch die Sauberkeit der Beförderungsbereiche.

Ziel: Mindestens durchgehender und verlässlicher Stundentakt der Bahnanbindungen in Richtung Lindau und Friedrichshafen im Zeitraum von 5:00 bis 2:00 Uhr.

b) Verlagerung des touristischen Verkehrs auf Bus und Bahn

Zur stärkeren Annahme der ÖPNV-Angebote konnte auch die Einführung der Echt Bodensee Card (EBC) in der Gemeinde Kressbronn a. B. zum Jahr 2022 beitragen. Gäste der Gemeinde bezahlen seither über die Kurtaxe verpflichtend einen Solidarbeitrag für die regionale Gästekarte. Die EBC berechtigt zur kostenlosen Nutzung von Bus und Bahn im bodo-Gebiet. Für Touristen sind die Fahrten mit dem ÖPNV nun, da bereits bezahlt, wirtschaftlich lukrativer. Es konnte daher auch festgestellt werden, dass diese vermehrt auf den ÖPNV umsteigen. Womit das Ziel erreicht werden konnte, den Verkehr zu entlasten und damit PKW-Fahrten in der Region durch Touristen zu reduzieren.

Inzwischen gibt es auch eine EBC Home. Hierbei handelt es sich um eine Rabattkarte für Einheimische. Mit der EBC Home erhalten die Inhaberinnen und Inhaber der Karte Preisnachlässe im ÖPNV, auf der Fähre von Friedrichshafen nach Romanshorn oder weitere Vorteile bei Ausflugszielen und Attraktionen in der Region.

2. Verbesserung der Radweeinfrastuktur

Neben einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV gehört der Ausbau der Radweeinfrastuktur zu den wichtigsten Aufgaben. Personen steigen dann auf das Fahrrad um, wenn sie schnell, sicher und komfortabel den erforderlichen Weg zurücklegen können. Hier gibt es in Kressbronn a. B. mit Blick auf das Radwegenetz noch einen großen Nachholbedarf. Viele Straßen verfügen noch über keinen parallel oder alternativen Radweg. In der Ortsmitte wird dies auch schwierig zu realisieren sein. Gerade die Verbindungen zu den Teilorten und Weilern sowie zu den Nachbargemeinden müssen in dieser Hinsicht aber überprüft werden und langfristig Radwegestreifen entwickelt werden.

Ziel: Erstellung einer gesamtheitlichen Radwegekonzeption für die Gemeinde Kressbronn a. B.

Den Komfort für das Abstellen von Fahrrädern konnte die Gemeinde bereits durch die Schaffung abschließbarer Fahrradboxen am Bahnhof schaffen. Diese erhöhen zugleich für die teuren Elektrofahrräder auch die Sicherheit. Im Jahr 2023 ist darüber hinaus geplant, weitere Fahrradabstellanlagen im Ort zu überdachen und damit vor schlechter Witterung zu schützen. Der Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Fahrräder scheint hingegen auf Grund der mittlerweile großen Batteriereichweite nicht sinnvoll, zumal es ausreichend Möglichkeiten in Privathaushalten, Gastronomiebetrieben oder Unterkünften für Touristen gibt.

3. Mehr Sicherheit für den Fußgängerverkehr

Besonders schutzbedürftig und gleichzeitig klimafreundlich und gesundheitsfördernd unterwegs ist im Verkehr der Fußgänger. Ziel muss es daher sein, dass diese Fortbewegungsart attraktiv ist und insbesondere bei Kurzstrecken gewählt wird. Dafür braucht es vor allem sichere Überquerungshilfen für Fußgänger im Straßenverkehr. Überquerungshilfe können

Verkehrinseln oder auch Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) sein. Die Gemeinde hat in der Vergangenheit einige Fußgängerüberwege neu errichtet oder umgestaltet. So wurden zum Beispiel in Gohren oder in der Argenstraße südlich der Bahnlinie ein neuer Fußgängerweg angelegt. Der Fußgängerüberweg am Stellwerk wurde aus dem Kurvenbereich aus sicherheitstechnischen Gründen verlegt. Es muss nun auch weiterhin Aufgabe der Gemeinde sein zu prüfen, an welchen Stellen der Gemeinde weitere Fußgängerüberwege zur Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern erforderlich sind.

Ziel: Überprüfung des Gemeindegebietes auf die Erforderlichkeit von weiteren Fußgängerüberwegen.

4. Steuerung und Verringerung des Fahrzeugverkehrs

Leider reichen Attraktivitätssteigerungen von ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr nicht aus, um das Nutzerverhalten nachhaltig zu verändern. Praxis und Realität zeigen, dass die Bequemlichkeit vieler Verkehrsteilnehmer weiterhin dazu führt, kurze Strecken innerhalb des Ortes mit dem Kraftfahrzeug zurückzulegen. Aus diesem Grund muss die Gemeinde zwangsläufig auch auf Steuerungsmaßnahmen zur Lenkung oder Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs zurückgreifen.

a) Lenkung des Parkverkehrs

Eine wesentliche Steuerungsmöglichkeit ist die zielgerichtete Lenkung des Parkverkehrs. In der Vergangenheit hatte die Gemeinde zur Vermeidung des Parksuchverkehrs bereits ein Parkleitsystem installiert. Ziel muss es jedoch sein, dass der Parkverkehr möglichst gar nicht in den Ort hineinfährt und an den Ortsrändern aufgefangen wird. Deshalb verfolgt die Gemeinde bereits seit einigen Jahren ein Verkehrskonzept, nach dem am Grenzweg und am Strandbadparkplatz Auffangparkplätze für den Seebereich entstehen sollen. Der Strandbadparkplatz erfüllt diesen Zweck bereits. Durch Entfernung der altlastenhaltigen Aufschüttungen im Norden des Parkplatzes konnte Raum für weitere Stellplätze gewonnen werden. Die Wiese neben dem Strandbadparkplatz wird bereits seit Langem als Ersatzparkfläche genutzt. Sie soll nun naturnah befestigt werden (Schotterrasen), damit sie auch nach schlechtem Wetter nutzbar ist und keine Flurschäden entstehen. Im Osten fehlt der Gemeinde hingegen noch ein größerer Parkplatz. Am Grenzweg zu Nonnenhorn soll deshalb ein neuer Parkplatz oberhalb der Bahnunterführung entstehen. Mit der Errichtung des Grenzwegparkplatzes gäbe es dann keinen zwingenden Grund mehr, in den unmittelbaren Seebereich (Landungssteg, Seepark) als Gast/Tourist einzufahren. Die restliche Strecke könnte zu Fuß zurückgelegt werden. Ob dies in der Praxis erfolgen wird, bleibt abzuwarten. Wahrscheinlich muss die Gemeinde dann mit weiteren Maßnahmen das Parken auf den Auffangparkplätzen attraktiver bzw. das Parken im unmittelbaren Seebereich unattraktiver machen.

b) Parkraumbewirtschaftung und Parkgebühren

Als ein effektives Mittel zur Lenkung des Verkehrs haben sich auch Parkraumbewirtschaftung und Parkgebühren erwiesen. Einerseits kann durch unterschiedlich hohe Parkgebührensätze das Parken gesteuert werden. So sollten die Parkgebühren teurer werden, je näher man dem unmittelbaren Seebereich kommt. Das animiert dazu, Kraftfahrzeuge eher an den Ortsrändern stehen zu lassen und die restliche Strecke zu Fuß zurückzulegen. Andererseits führen Parkgebühren und vor allem höhere Parkgebühren gerade dazu, dass die Nutzung des Kraftfahrzeugs unattraktiver wird und vermehrt auf das Fahrrad oder den Fußverkehr

umgestiegen wird. Nicht außer Acht gelassen werden darf auch der Aspekt, dass die Gemeinde die bislang in den unterfinanzierten Parkraumbetrieb investierten Mittel künftig für den ÖPNV und andere Klimaschutzmaßnahmen nutzen kann. Der Gemeinderat hat deshalb am 26. April 2023 eine umfassende Neuregelung der Parkraumbewirtschaftung in der Gemeinde Kressbronn a. B. beschlossen. In zahlreichen Seitenstraßen in Seenähe und auf weiteren Parkplätzen im Ortskern werden Parkgebühren eingeführt. Die geschilderten Ziele werden im Bereich der Parkraumbewirtschaftung daher bereits umgesetzt und erfüllt.

c) Geschwindigkeitsbegrenzungen

Geschwindigkeitsbegrenzungen sind nicht nur ein Mittel zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm, es ist auch nachgewiesen, dass schnelleres Fahren mehr Abgase produziert. Bei den Geschwindigkeiten Tempo 30 und 50 wird es allerdings kompliziert: so kommen Studien zum Ergebnis, dass auf kurzen Strecken, insbesondere innerorts, Tempo 30 weniger Emissionen verursacht, auf langen Strecken jedoch mehr als Tempo 50. Das hängt maßgeblich damit zusammen, dass die Geschwindigkeit 30 bei den Standardfahrzeugen technisch in einem Übergangsverbrauchsereich liegt. Kann also konstant über längere Zeit Tempo 50 gefahren werden, ist dies emissionstechnisch sogar besser. In Innenorten ist dies jedoch nicht der Fall. Aus diesem Grund sind Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 innerorts auch sinnvoll, um die Klimaziele zu erreichen. Derzeit sind die gesetzlichen Voraussetzungen zur Einrichtung von Tempo 30 jedoch streng und ermöglichen eine derartige Begrenzung nur an wenigen Stellen und vor allem nicht gesamtheitlich. Die Entscheidung darüber obliegt dabei auch der Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes und nicht der Gemeinde. Im Jahr 2021 hat sich die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ gegründet. Die Initiative fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten. Die Gemeinde Kressbronn a. B. sollte dieser Initiative beitreten und damit ein Zeichen für eine Verbesserung des Lärmschutzes für Anwohner und den Klimaschutz setzen.

Ziel: Beitritt der Gemeinde zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“.

d) Autonomer Shuttlebus

Zur Entlastung des Verkehrs im unmittelbaren Seebereich oder im Gemeindegebiet könnte langfristig ein autonomer Shuttlebus eingesetzt werden. Der Vorteil bei autonom fahrenden Fahrzeugen ist, dass für den Betrieb keine Personalkosten anfallen. Derzeit ist die Technik jedoch noch nicht so weit, dass autonom fahrende Fahrzeuge oder Shuttlebusse in Serie erhältlich sind. Die ZF AG befindet sich seit Jahren bereits in der Entwicklung solcher Fahrzeuge. Es wäre denkbar, dass die Gemeinde im Rahmen eines Pilotbetriebes sich an der Entwicklung beteiligen kann.

Ziel: Prüfen, ob innerhalb des Gemeindegebietes ein autonomer Shuttlebus als Pilotbetrieb eingerichtet werden kann.

e) Fahrverbote

Ein Mittel zur Reduzierung des Fahrzeugverkehrs können auch Fahrverbote in bestimmten Bereichen der Gemeinde sein. Allerdings stellen solche eine sehr starke Einschränkung dar

und können in der Regel auch nicht zielführend umgesetzt werden. Daher kommt dieses Mittel nicht weiter in Betracht.

II. Privathaushalte und Gewerbe

Das Nutzerverhalten für den Einsatz von emissionsträchtigen Kraftfahrzeugen im Privat- und Gewerbebereich ist der größte Faktor im Verkehrssektor. Die Fahrzeugemissionen privater oder gewerblicher Fahrten machen den größten Anteil an den Emissionen und damit auch den größten Anteil an der CO₂-Belastung aus. Die Gemeinde hat auf Privatfahrten und gewerbliche Fahrten jedoch keinen großen Einfluss. Ob und wie private oder gewerbliche Fahrzeuge genutzt werden, obliegt allein der Entscheidung von Privaten und Gewerbebetrieben. Die oben bereits geschilderten Maßnahmen können darauf Einfluss nehmen, schränken die Entscheidung jedoch nicht ein. Der Gemeinde verbleibt es daher zu informieren und zu beraten oder Empfehlungen auszusprechen. Hierbei gilt, dass zur Vermeidung von CO₂-Emissionen und zum Schutz des Klimas möglichst der ÖPNV genutzt werden sollte und Kurzstrecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden sollten.

Ziel: Die Bürgerinnen und Bürger werden dazu aufgerufen, nach Möglichkeit den ÖPNV zu nutzen und Strecken innerhalb des Ortes zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.

III. Kommunaler Fahrzeugverkehr

Auch der kommunale Fahrzeugverkehr, sprich das Nutzungsverhalten der Bediensteten der Gemeinde, muss für eine Verbesserung des Klimaschutzes langfristig angepasst werden. Dies gilt insbesondere für Dienstgänge und Dienstfahrten. Dienstgänge meint dabei Reisen zur Erledigung von Dienstgeschäften außerhalb der Dienststätte am Dienst- oder Wohnort (§ 2 Abs. 2 LRKG). Dienstreisen sind Reisen zur Erledigung von Dienstgeschäften außerhalb des Dienstortes (§ 2 Abs. 1 LRKG).

1. Nutzung des ÖPNV

Bei Dienstreisen, insbesondere an weiter weg gelegene und gut angebundene Ziele, sollte künftig geprüft werden, ob die Dienstreise statt mit einem Dienstfahrzeug über den ÖPNV erfolgen kann. Sinnvoll ist dies jedoch nur dann, wenn die ÖPNV-Verbindung nur unerheblich mehr Zeit in Anspruch nimmt oder sogar schneller ist.

2. Vermeidung von Dienstfahrten

Zielführender als der Umstieg für Dienstreisen auf den ÖPNV kann die Prüfung sein, ob eine Dienstreise überhaupt erforderlich ist oder nicht besser durch andere Formate wie z. B. eine Videokonferenz ersetzt werden kann. Dies gilt sowohl aus klimaschutztechnischen Gründen wie auch zur Steigerung der Effizienz im Umgang mit der Arbeitszeit der Bediensteten der Gemeinde.

Bei Dienstgängen, also dienstlichen Terminen außerhalb der Dienststätte innerhalb der Gemeinde Kressbronn a. B., sind die Bediensteten der Gemeinde angehalten, nach Möglichkeit und entsprechend der Witterung zu Fuß zu laufen oder Dienstfahrräder zu nutzen. Auch hierbei ist jedoch die Zeitökonomie zu beachten. Sinnvoll ist der Verzicht auf die Nutzung von Kraftfahrzeugen nur dann, wenn dies in einem angemessenen Verhältnis zur dafür eingesetzten Arbeitszeit steht. Die Gemeinde stellt derzeit insgesamt zwei Dienstfahrräder für die Rathausverwaltung zur Verfügung, die bislang auch rege genutzt worden sind.

Ziel: Dienstgänge innerhalb der Gemeinde Kressbronn a. B. sollen nach Möglichkeit und Witterung möglichst zu Fuß oder mit Dienstfahrrädern erledigt werden.

IV. Ampelanlagen und Lichtzeichen

Auch Ampelanlagen und Lichtzeichen benötigen Energie und sind daher bei den Klimaschutzzielen zu berücksichtigen. In Kressbronn a. B. betreibt das Landratsamt Bodenseekreis elf Ampelanlagen. Vier im Kreuzungsbereich Hauptstraße, Argenstraße und Kirchstraße, weitere vier im Kreuzungsbereich Hauptstraße, Hemigkofener Straße und Bahnhofstraße sowie drei Ampelanlagen im Kreuzungsbereich Hauptstraße, Lindauer Straße und Seestraße. Alle Ampelanlagen stehen deshalb in der Ortsdurchfahrt der Gemeinde. Das Landratsamt hat diese bereits 2013 auf LED umgerüstet. Der jährliche Stromverbrauch liegt bei 2.700 kWh. Da die Anlagen bereits auf die energiesparende LED-Technik umgestellt sind und nach 20 Uhr abschalten, sind keine weiteren Effizienzsteigerungen mehr denkbar.

D. Stärkung der Elektromobilität

Die Elektromobilität ist ein zentraler Bestandteil der Energiewende. Hauptgrund für den hohen CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor sind Verbrennungsmotoren. Elektromotoren haben hingegen jedenfalls beim Betrieb kaum bis nur vernachlässigbare CO₂-Emissionen. Die Bundesregierungen haben sich daher seit Jahren zum Ziel gesetzt, mehr Elektrofahrzeuge in den Verkehr zu bringen und den Ausbau der Elektromobilität zu fördern. Damit der Umstieg auf die Elektromobilität auch in Kressbronn a. B. gelingen kann, muss auch die Gemeinde Kressbronn a. B. die Elektromobilität ausbauen und fördern.

I. Ladeinfrastruktur

Ausgangspunkt der Elektromobilität ist eine umfangreiche und vor allem vernetzte Ladesäulen-Infrastruktur. Nur, wenn genügend Lademöglichkeiten vorhanden sind, werden die Fahrzeughalter auf die Elektromobilität umsteigen. Zunehmend wird die Ladesäuleninfrastruktur aber auch ein wichtiger Wirtschafts- und Tourismusfaktor. Immer mehr Menschen mit Elektroauto sind auf eine gute Ladeinfrastruktur in ihrem Urlaubsort angewiesen.

Die Bundesregierung hat im Jahr 2019 erstmals einen Masterplan der Ladeinfrastruktur ausgearbeitet und diesen im Jahr 2022 umfassend fortgeschrieben und weiterentwickelt. Bei der Ladeinfrastruktur muss zwischen öffentlichen und nichtöffentlichen Lademöglichkeiten unterschieden werden.

1. Öffentliche Lademöglichkeiten

Kressbronn a. B. ist bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur bereits gut aufgestellt. Gemeinsam mit dem Regionalwerk Bodensee hat die Gemeinde Kressbronn a. B. daher bereits auf öffentlichen Parkplätzen im Gemeindegebiet die Ladeinfrastruktur ausgebaut. Man unterscheidet bei der Ladeinfrastruktur zwischen AC- und DC-Säulen. AC steht für „alternating current“ und meint das Laden mit Wechselstrom (in der Regel 11 kW). DC steht für „direct current“ und meint das Laden mit Gleichstrom (50 bis 240 kW). DC-Ladesäulen werden auch als Schnelladesäulen bezeichnet.

Kommunale E-Ladesäulen als Doppelladesäulen befinden sich seit 2019 auf dem Parkplatz am Bahnhof (AC), im Nonnenbacher Weg (AC), in der Tiefgarage unter dem Rathaus (AC), am Festhallenparkplatz (AC) und Strandbadparkplatz (AC). Im Zuge eines flächendeckenden

Ausbau wurden 2022 sieben weitere kommunale Doppelladesäulen auf öffentlichen Parkplätzen errichtet. Eine Doppelladesäule wurde auf dem Parkplatz Seegarten (AC), zwei Doppelladesäulen auf dem Parkplatz in der Maicher Straße (TV-Heim, AC) und auf dem Parkplatz in der Brühlstraße (AC) errichtet. Außerdem sind am Naturstrandbadparkplatz (AC) und am Festhallenparkplatz (AC) jeweils eine weitere Doppelladesäule hinzugekommen. Private, aber öffentlich zugängliche E-Ladesäulen, befinden sich zudem auf dem Parkplatz des EDEKA Marktes (AC/DC), des LIDL Marktes (AC/DC), beim Restaurant Max & Moritz (AC), der ARAL-Tankstelle (AC/DC) und beim Autohaus Biggel (AC/DC).

Insgesamt gibt es derzeit daher in Kressbronn a. B. öffentlich zugänglich 18 AC-Ladestationen mit 35 Ladepunkten und 11 DC-Ladestationen (Schnellladestationen). Nicht berücksichtigt sind die Ladesäulen auf dem Campingplatz Gohren und im Ultramarin Hafen, da diese nur teilweise öffentlich zugänglich sind. Berücksichtigt man, dass es in Baden-Württemberg im Schnitt pro 100.000 Einwohner bislang 63,95 öffentliche Ladepunkte gibt, läge die Gemeinde bereits bei 5,75 Ladepunkten im Landesschnitt. Tatsächlich liegt die Gemeinde bereits ein Vielfaches darüber und weicht vom Landesschnitt ganz erheblich positiv ab. Es lässt sich feststellen, dass die Gemeinde derzeit über ausreichend E-Ladesäulen verfügt, die auch auf das ganze Gemeindegebiet verteilt sind. Die Ladestationen sind noch nicht vollständig ausgelastet. Es besteht daher momentan kein weiterer Bedarf am Ausbau von E-Ladesäulen in der Gemeinde. Das Ziel eines nahezu flächendeckenden Ausbaus von E-Ladestationen wurde bereits erreicht.

2. Private Lademöglichkeiten

Zur Verbesserung der nichtöffentlichen Lademöglichkeiten hat der Bund das Gesetz zum Ausbau gebäudeintegrierter Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) vom 18. März 2021 erlassen. Ziel des Gesetzes ist die Verbesserung der Ladeinfrastruktur in bzw. an Wohngebäuden. Das Gesetz regelt, dass wer ein Wohngebäude errichtet, das über mehr als fünf Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als fünf Stellplätze an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird (§ 6 GEIG). Wer ein Nichtwohngebäude errichtet, das über mehr als sechs Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als sechs an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass mindestens jeder dritte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird (§ 7 GEIG). Bei Bestandsgebäuden knüpft das Gesetz an Renovierungsmaßnahmen an. Wird ein Wohngebäude, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird. Gleiches gilt für Wohngebäude, an welche die Stellplätze angrenzen (§ 8 GEIG). Bei Nichtwohngebäuden gilt für Renovierungsmaßnahmen, dass bei Gebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen innerhalb oder angrenzend an das Gebäude mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt zu errichten ist (§ 9 GEIG). Diese Regelungen gelten sowohl für neue Mehrfamilienhäuser Privater als auch der Gemeinde. Mehr Möglichkeiten zur Einflussnahme der Gemeinde beim Bau privater Ladestationen sind nicht denkbar. Es bleibt eine Bundesaufgabe.

Dennoch sollten gerade Gewerbebetriebe Ladestationen für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anbieten, damit die Elektromobilität ausgebaut werden kann. Gastronomiebetriebe sollten Lademöglichkeiten auf ihren Parkplätzen für Kunden zur Verfügung stellen. Daran kann die Gemeinde jedoch nur appellieren und dazu aufrufen.

Ziel: Errichtung von E-Ladesäulen für Mitarbeiter und Kunden.

II. Umstieg Privater und Gewerbebetriebe auf Elektrofahrzeuge

Damit sich die Elektromobilität im Verkehr durchsetzen kann ist zwingend erforderlich, dass zunehmend mehr Verkehrsteilnehmer auf ein Elektroauto umsteigen. Zwingen kann man Private und Gewerbebetriebe kurzfristig jedoch nicht. Langfristig verfolgt die Europäische Union die Strategie, die Produktion konventioneller Verbrennungsmotoren ab 2035 zu erschweren. Es sollen daher ab diesem Zeitpunkt nur noch Fahrzeuge zugelassen werden dürfen, die kein CO₂ mehr ausstoßen.

Als bislang erfolgversprechend hat sich die Gewährung attraktiver Fördermöglichkeiten (sog. Umweltbonus) gezeigt. Damit kann auch kurzfristig der Umstieg auf Elektroautos beschleunigt werden. Leider zieht sich der Bund aus dieser Förderung zunehmend zurück. Es ist jedoch zweifelhaft, dass bei den hohen Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge ohne Bundesförderung der Trend zum Elektroauto so fortgesetzt werden kann wie in den vergangenen Jahren. Ziel muss daher sein, dass der Bund wieder zu den früheren Förderhöhen rein elektrischer Fahrzeuge zurückkehrt. Gleiches gilt für die Installation privater Wallboxen.

Ziel: Rückkehr zur höheren Förderung für reine Elektrofahrzeuge für Private und zur Förderung der Installation privater Wallboxen.

Im gewerblichen Bereich sind die Gewerbebetriebe dazu angehalten, ihren Fuhrpark auf Elektrofahrzeuge umzustellen. Im Rahmen von Unternehmensbesuchen haben Bürgermeister und Klimaschutzbeauftragter örtliche Betriebe über Maßnahmen zum Klimaschutz und Fördermöglichkeiten informiert. Auch das Thema Elektromobilität wurde in diesem Rahmen angesprochen. Besucht wurden bislang GKS, Bodangruppe, IFM, Kieswerk Allgäier, Speedwave und HL-Schiffstechnik, Stiftung Liebenau, Edeka Esslinger, Schmid Metallbearbeitung, BayWa, Meichle und Mohr sowie Bytec. Weitere Unternehmensbesuche sind geplant.

III. Kommunaler Fuhrpark

Die Gemeinde muss bei der Elektromobilität eine Vorbildrolle einnehmen. Aus diesem Grund muss auch der kommunale Fuhrpark nach und nach auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umstellen. Zu unterscheiden ist dabei zwischen den Verwaltungsfahrzeugen sowie den Nutz- und Arbeitsfahrzeugen.

1. Verwaltungsfahrzeuge

Mit Verwaltungsfahrzeugen sind diejenigen Fahrzeuge gemeint, die der Rathausverwaltung und Außenstellen für Dienstgänge, aber besonders Dienstreisen außerhalb des Gemeindegebietes zur Verfügung stehen. Der Gemeinderat hatte hierzu bereits am 25. Januar 2023 beschlossen, drei Elektrofahrzeuge neu zu beschaffen und Altfahrzeuge auszutauschen bzw. zu verkaufen. Nach und nach sollte die Gemeinde bei Bedarf auch die übrigen Verwaltungsfahrzeuge gegen Elektrofahrzeuge austauschen. Wegweisen wäre dazu der Grundsatzbeschluss, dass bei Neubeschaffungen nur noch Elektrofahrzeuge beschafft werden sollen.

Ziel: Bei der Neubeschaffung von Verwaltungsfahrzeugen soll künftig nur noch auf Elektrofahrzeuge gesetzt werden.

2. Nutz- und Arbeitsfahrzeuge

Neben den Verwaltungsfahrzeugen verfügt die Gemeinde über zahlreiche Nutz- und Arbeitsfahrzeuge. Da sich diese in der Regel nur innerhalb des Gemeindegebietes bewegen und kaum längere Strecken zurücklegen müssen, wäre eine Umstellung auf Elektrofahrzeuge in diesem Bereich mit Blick auf die Reichweite eher unproblematisch. Meistens bedürfen diese Fahrzeugtypen jedoch oft besonders viel Energie für die Verrichtung der Arbeitsleistung. Die Entwicklung war bisher noch nicht so weit fortgeschritten, dass Nutz- und Arbeitsfahrzeuge für angemessene Preise auf dem Markt erhältlich waren. Auch hier schreitet die Elektromobilität jedoch nach und nach voran. Deshalb ist es sinnvoll, dass die Gemeinde bei der Neubeschaffung von Nutz- und Arbeitsfahrzeugen langfristig auf die Elektromobilität umsteigt.

Ziel: Umstellung der Nutz- und Arbeitsfahrzeuge auf Elektrofahrzeuge im Rahmen von Neubeschaffungsmaßnahmen, sofern geeignete Fahrzeugmodelle mit angemessenen Preisen auf dem Markt verfügbar sind.

E. Zusammenfassung und Ziele

I. Politische Zielsetzungen für die Gemeinde

Die Gemeinde Kressbronn a. B. formuliert zusammenfassend folgende Zielsetzungen:

- Erstellung einer gesamtheitlichen Radwegekonzeption für die Gemeinde .
- Überprüfung des Gemeindegebietes auf die Erforderlichkeit von weiteren Fußgängerüberwegen.
- Beitritt der Gemeinde zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“.
- Prüfung, ob innerhalb des Gemeindegebietes ein autonomer Shuttlebus als Pilotbetrieb eingerichtet werden kann.
- Erledigung von Dienstgängen der Gemeindebediensteten nach Möglichkeit und Witterung zu Fuß oder mit Dienstfahrrädern.
- Bei der Neubeschaffung von Verwaltungsfahrzeugen soll künftig nur noch auf Elektrofahrzeuge gesetzt werden.
- Die Nutz- und Arbeitsfahrzeuge der Gemeinde sollen im Rahmen der Neubeschaffungsmaßnahmen schrittweise auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden, sofern geeignete Fahrzeugmodelle mit angemessenen Preisen auf dem Markt verfügbar sind.

II. Aufforderungen an Dritte

- An die zuständigen ÖPNV-Anbieter: Die Bahnanbindungen nach Lindau und Friedrichshafen sollten mit allen Zwischenhalten im Zeitraum von 5:00 bis 2:00 Uhr über einen durchgehenden und verlässlichen Stundentakt verfügen.
- Bürgerinnen und Bürger: Nutzung des ÖPNV nach Möglichkeit und Zurücklegung von

- Kurzstrecken innerhalb des Ortes zu Fuß oder mit dem Fahrrad
- An den Bund: Rückkehr zur höheren Förderung für reine Elektrofahrzeuge für Private und zur Förderung der Installation privater Wallboxen.
 - An Gewerbebetriebe und Gastronomiebetriebe: Errichtung von E-Ladesäulen für Mitarbeiter und Kunden.