



KT-Drucks. Nr. 198/2016/1

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernentin

Roseli Eberhard
Telefon 07031-663 1559
Telefax 07031-663 1962
r.eberhard@lrabb.de

23.11.2016

Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Beschlussfassung

28.11.2016
öffentlich

II. Beschlussantrag

Die Kreisverwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage bereits bestehender Konzepte in Kooperation mit dem Verband Region Stuttgart, den Städten und Gemeinden sowie den übrigen Aufgabenträgern ein integriertes, verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen zu entwickeln.

III. Begründung

1. Situation im Landkreis Böblingen

Das 2007 von der Bundesregierung initiierte Integrierte Energie- und Klimaschutzprogramm definiert als Hauptklimaschutzziel, dass die Treibhausgas-

Emissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren sind. Diese Klimaschutzziele hat auch der Landkreis Böblingen in dem Integrierten Klimaschutzkonzept vom 28.02.2013 aufgegriffen.

Fast ein Fünftel der gesamtdeutschen CO₂-Emissionen wird durch den Transport von Personen und Gütern verursacht. Im Klimaschutzkonzept hat sich der Landkreis Böblingen dementsprechend im Bereich der Mobilität zum Ziel gesetzt, den motorisierten Individualverkehr (MIV) bis 2025 durch die Erhöhung der Fahrzeugauslastung um 5 Prozent sowie durch die Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbands (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) um 10 Prozent zu senken. Auch der ÖPNV-Pakt hat sich eine nachhaltige Mobilität zum gemeinsamen Ziel gesetzt. „Neben der Stärkung des Fahrrad- und Fußverkehrs im lokalen Verkehr und der Erhöhung der Besetzungsgrade im Straßenverkehr (Mitfahrer) stehen dabei der Ausbau und die Weiterentwicklung des ÖPNV und seine bessere intermodale Vernetzung mit dem PKW-Verkehr im Fokus. Es sollen zukünftig noch mehr Menschen umwelt- und klimafreundlich, schnell und sicher unterwegs sein“ (Gemeinsame Erklärung der ÖPNV-Partner vom 12.02.2014).

Das Bedürfnis nach Mobilität ist hoch und steigt weiterhin an. Die wirtschaftliche Entwicklung im Landkreis ist zu einem großen Teil vom Automobil geprägt. Weltfirmen, aber auch zahlreiche leistungsfähige mittelständische Zulieferfirmen sorgen für eine hohe Beschäftigung, für Wohlstand und Wirtschaftswachstum. Durch den demographischen Wandel und die Globalisierung verändern sich Lebensmuster. Wege werden länger (durchschnittliche tägliche Wegelänge von 2002-2008 von 37 auf 39 km erhöht), Lebensstile individueller und der Pkw-Bestand größer. Für viele Menschen ist das Auto auch ein Zeichen für Freiheit, Unabhängigkeit und Mobilität. Der Landkreis Böblingen hat insgesamt ca. 730 km Straßen, 990 km Radwege, vier Regionalbahnlinien, drei S-Bahnlinien und 90 Buslinien. Derzeit werden die Wege im Landkreis Böblingen zu 14,3 % mit dem ÖPNV und zu 85,7 % im MIV zurückgelegt. Betrachtet man die Wege zwischen dem Landkreis Böblingen und der Stuttgarter Stadtmitte überwiegt der ÖPNV mit 55,1 % den MIV mit 44,9 %.

2. Zielsetzungen

Sowohl der Klimaschutz als auch die Steigerung der Lebensqualität und die Zukunftssicherheit des Landkreises Böblingen ohne Einschränkung der individuellen Mobilität erfordern daher eine abgestimmte und zusammenhängende Mobilitätsplanung in Form eines integrierten und nachhaltigen Mobilitätskonzeptes. So wurde auch im ÖPNV-Pakt als eine der großen Herausforderungen formuliert: „Für die offensive intermodale Vernetzung der S-Bahn, des übrigen SPNV, der Stadtbahnen und Busverkehre mit anderen Trägern wie Auto, Fahrrad und dem Gehen zu Fuß, braucht es einen integrierten Ansatz“ (Gemeinsame Erklärung der ÖPNV-Partner vom 12.02.2014). Diesen wollen wir beispielgebend auf Kreisebene konzipieren und umsetzen. Dabei stehen die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen (barrierefrei und verkehrssicher) zwischen Wohngebieten, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Versorgungszentren, Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebieten im Mittelpunkt. Aufgrund der wachsenden Bedeutung der Intermodalität, also der Nutzung mehrerer unterschiedlicher Verkehrsträger auf einem Weg, ist die Verknüpfung des MIV, des Rad- und Fußgängerverkehrs, des kollektivierten Individualverkehrs und des ÖPNV ein essenzieller Bestandteil eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes. Es gilt jedoch dabei, sowohl die Dualität von ländlich geprägten und städtischen Teilregionen als auch die Interessen unserer Automobilindustrie und der dort Beschäftigten zu berücksichtigen.

3. Weiteres Vorgehen

Zur Entwicklung dieses Mobilitätskonzeptes ist das folgende weitere Vorgehen geplant:

Es ist zunächst wichtig, die Aufgaben- und Entscheidungsträger, Experten und Interessengruppen im Rahmen einer Mobilitätskonferenz in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. Dazu gehören beispielsweise Verwaltung und politische Entscheidungsträger des Verbands Region Stuttgart (Beteiligung bereits zugesagt), des Landkreises, der Städte und Gemeinden, Polizei, Interessensverbände (wie ADAC, VDC, ADFC, Kreissenorenrat und Behindertenverbände), Unternehmen und deren Verbände (wie IHK, Handwerkskammer, Einzelhandelsverband, VVS) sowie die Bürger des Landkreises Böblingen. Alle Beteiligten leisten bereits einen sehr wichtigen Beitrag für den Klimaschutz und eine nachhaltige Mobilität. Die Mobilitätskonferenz bietet die Möglichkeit, diesen reichen Schatz an Erfahrungen und Zielsetzungen auszutauschen und auf Landkreisebene zu bündeln und weiterzuentwickeln. Hierbei übernimmt die Kreisverwaltung die Moderationsrolle. Aufgabe der Mobilitätskonferenz ist die Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes in verschiedenen Arbeitsgruppen, welches ein Gutachten, ein Leitbild und einen Maßnahmenplan beinhaltet. Dieses in der Folge vom Kreistag zu beschließende Integrierte Mobilitätskonzept soll als mittelfristiger Wegweiser für fachlich fundierte politische Entscheidungen und als Instrument zur späteren Erfolgskontrolle dienen.

Ein wichtiger Lösungsansatz ist außerdem die Bündelung bereits bestehender Konzepte in der Region (wie des Regionalplans), im Landkreis (wie des Straßenentwicklungskonzeptes, des Nahverkehrsplans, des Radverkehrskonzeptes, des Integrierten Klimaschutzkonzeptes) und in den Städten und Gemeinden. Hierbei werden die gesetzlich und im ÖPNV-Pakt geregelten Zuständigkeiten gewahrt. Der Landkreis bietet den anderen Aufgabenträgern wie dem Verband Region Stuttgart, den Städten und Gemeinden und den angrenzenden Gebietskörperschaften die Möglichkeit, sich an der Konzeption und deren Umsetzung freiwillig zu beteiligen und eine Verknüpfung außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereichs zu ermöglichen.

Ein externes Planungs- und Beratungsbüro wird den Gesamtprozess begleiten und die notwendigen Daten und Fakten zur Gestaltung und Umsetzung des Konzepts erheben und zusammenstellen. Als Basis dienen die bereits bei den Aufgabenträgern umfassend vorliegenden Daten. ~~So können aufbauend können auf der bereits bestehenden Datenlage~~-fundierte Datengrundlagen zur Identifikation der Handlungsfelder geschaffen werden. Hierbei geht es beispielsweise um Daten zu den Themen Bevölkerungsentwicklung, Mobilitätsverhalten und dessen Beeinflussung, Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Intermodalität sowie Infrastruktur und Qualität. Auf Grundlage dieser Analyse könnten beispielsweise folgende Handlungsfelder in Betracht kommen: ökologische Nachhaltigkeit, Bevorrechtigung bestimmter Verkehrsteilnehmer im Verkehrsfluss, digitale und infrastrukturelle Schnittstellenoptimierung, digitale Verfügbarkeit der gesamten Mobilitätskette, Schaffung der Strukturen für Elektromobilität und autonomes Fahren sowie Öffentlichkeitsarbeit zur zielgerichteten Information und Setzung effektiver Anreize.

Aufbauend auf das Gutachten definiert die Mobilitätskonferenz im Leitbild die zu erreichenden Ziele und Leitlinien. Hieran sind die aus den aufgezeigten Handlungsfeldern zu entwickelnden Maßnahmen zur konkreten Umsetzung der Ziele mittels klar definierter Kriterien zu messen und zu priorisieren. Der dabei erarbeitete Maßnahmenplan wird aktualisiert und fortgeschrieben. Die Entscheidung über die konkrete Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen obliegt dabei den zuständigen Gremien ggf. in Kooperation mit den zuständigen Gremien anderer Aufgabenträger. Erste Ideen lassen sich beispielsweise den Handlungsfeldern Klimaschutz (Radschnellweg zwischen Stuttgart und Böblingen, Ausbau des Carsharingangebots), Intermodalität (Förderprogramm für den barrierefreien Ausbau von ÖPNV-Haltestellen, Ausbau der Radabstellplätze an Übergangspunkten) und Digitalisierung (Forschungsprojekt mit dem Herman Hollerith Zentrum) zuordnen.

Über den fortschreitenden Prozess wird der UVA regelmäßig informiert.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Für die externe Unterstützung des Prozesses und Erstellung von Gutachten durch ein fachlich qualifiziertes Planungs- und Beratungsbüro werden Kosten in Höhe von ca. 80.000 Euro anfallen, welche im Teilhaushalt Straßenbau (Sachkonto 42910000) für das Jahr 2017 veranschlagt werden.

Das Mobilitätskonzept könnte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative als Klimaschutzteilkonzept bezuschusst werden. Es besteht die Möglichkeit auf Fördermittelzuschüsse von bis zu 50%.



Roland Bernhard