

KT-Drucks. Nr. 223/2018

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az:

26.10.2018

Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen **- Projektergebnisse** **- Maßnahmen**

Anlage 1 Leitbild und Leitprinzipien
Anlage 2 Maßnahmekatalog Leitprojekte
Anlage 3 Rollendefinition Organisationsstruktur

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Kenntnisnahme

03.12.2018
öffentlich

II. Bericht

1. Zusammenfassung der Ausgangslage

Etwa ein Drittel aller Treibhausgasemissionen des Landkreises Böblingen werden durch den Verkehrssektor verursacht. Ein wichtiger Grund hierfür ist das Mobilitätsverhalten der Landkreisbevölkerung. Derzeit werden die Wege im Landkreis zu 14,3 % mit dem ÖPNV und zu 85,7 % mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. Damit ist der MIV im Landkreis mit 76 % der stärkste Emittent von Treibhausgasen im Bereich des Straßenverkehrs.

Die im bundesweiten Vergleich sehr hohe PKW-Dichte von 651 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner und ein höherer Anteil an Fahrzeugen mit einem Hubraum von über 2.000 ccm zeigen – in Anbetracht der stetig wachsenden Zahl an Neuzulassungen – eine besondere Stellung der motorisierten Individualmobilität innerhalb des Landkreises.

Die Folgen äußern sich in einer erhöhten Belastung für das Klima, die Luft sowie in den durch Verkehr verstopften Straßen und Städten. Um den negativen Auswirkungen effektiv entgegenzusteuern, hat der Umwelt- und Verkehrsausschuss die Kreisverwaltung am 28.11.2016 (s. KT-Drucks. Nr. 198/2016/1) beauftragt, auf der Grundlage bereits bestehender Konzepte in Kooperation mit dem Verband Region Stuttgart, den Städten und Gemeinden sowie den übrigen Aufgabenträgern ein integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen - als Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ zum integrierten Klimaschutzkonzept des Landkreises - zu entwickeln.

Die Firma B.A.U.M. Consult GmbH (Ermächtigung zur Vergabe externer Beratungsleistungen s. KT-DS 196/2017) begleitet seither die Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes.

In einer ersten Mobilitätskonferenz fanden sich am 09.05.2018 die relevanten Akteure aus Politik, Verwaltung sowie Verkehrs-, Regional- und Interessenverbänden zusammen und entwarfen ein Bild der Mobilität im Jahr 2030. Dieses Bild legte zusammen mit den detaillierten Bestandsanalysen des Experten-Teams der B.A.U.M. Consult GmbH den Grundstein für den weiteren Projektablauf.

2. Projektergebnisse

Am 09.07.2018 wurde dem Umwelt- und Verkehrsausschuss der zu diesem Zeitpunkt aktuelle Projektstand, ein Auszug aus der Bestandsanalyse sowie ein erster Entwurf eines Leitbildes für die Mobilität im Jahr 2030 vorgestellt. Die Verwaltung erhielt daraufhin den Auftrag, mit der Konzeptentwicklung in der aufgezeigten Art und Weise fortzufahren (s. KT-DS 137/2018).

a) Leitbild „Nachhaltige Mobilität im Landkreis Böblingen“

Im weiteren Verlauf der Konzepterstellung hat sich aus dem Leitbildentwurf das feste Leitbild „Nachhaltige Mobilität für den Landkreis Böblingen“ etabliert. Dieses lautet:

„Im Landkreis Böblingen sind alle mobil. Der Landkreis ist Vorbild für innovative, umwelt- und klimafreundliche Verkehrs- und Transportsysteme. Die Nutzung von Hochtechnologie geht einher mit verantwortungsvollem Verhalten von Personen, Unternehmen und Institutionen. Alle Kräfte im Landkreis haben mitgeholfen, das im Jahr 2019 beschlossene ambitionierte Mobilitätskonzept mit seinen Leitprojekten umzusetzen und weitergehende Maßnahmen zu entwickeln.“

Das Leitbild mit seinen Leitprinzipien (s. Anlage 1), welche den Arbeitsfeldern *allein unterwegs, gemeinsam unterwegs und gar nicht unterwegs* zugeordnet sind, wurde auf den im vergangenen Oktober durchgeführten regionalen Mobilitätskonferenzen den teilnehmenden Akteuren vorgestellt. Die hier aufgenommenen Anregungen sind in die Konzeption des Maßnahmenkatalogs (s. Anlage 2) eingeflossen und gehen somit bestmöglich auf die regionalen Besonderheiten und Bedürfnisse des Landkreises ein.

Entstanden sind Leitprojekte, welche in Summe eine hohe Variationsbreite aufweisen, den nachfolgenden Anforderungen unterworfen sind und in der operativen Umsetzung ausgeformt werden müssen.

b) Anforderungen an die Leitprojekte

Die Leitprojekte sollen...

- in Kooperation von Landratsamt, Gemeinden und Partnern im Landkreis umgesetzt werden.
- in den kommenden 5 Jahren begonnen werden.
- Relevanz und eine gewisse Dringlichkeit für die Entwicklung in der Region haben.
- Signalwirkung für Politik und Bürgerschaft haben.
- öffentlichkeitswirksam sein.
- möglichst alle Handlungsbereiche abdecken.
- möglichst viele Gruppen im Landkreis betreffen bzw. einbinden.
- geeignet sein, weitere Projekte darauf aufzubauen.

c) Leitprojekte

Die insgesamt 13 Leitprojekte sind:

- **Schulische Mobilitätsbildung**
Bewusstseinsbildung durch Unterrichtseinheiten zu nachhaltiger Mobilität.
- **Konvoi zum betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM)**
Motivation/Information der lokalen Betriebe zum BMM, Durchführung einer Erstberatung.
- **Vernetzung und Integration unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen**
Entwicklung einer App mit den im LK verfügbaren Mobilitätsangeboten.
- **Barrierefreiheit**
Neben einer allgemeinen Verbesserung der Infrastruktur wird durch Inklusionsprojekte die Mobilität von Menschen mit Behinderung erleichtert.

- **Radverkehrsförderung insbesondere im Alltag**
Beispielsweise durch eine verbesserte Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie Ampelschaltung.
- **Aufbau von Mobilitätsknotenpunkten**
In enger Zusammenarbeit mit den Kommunen entstehen multimodale Mobilitätsstationen (Car-, Bike-, Ride-Sharing) an wichtigen Verknüpfungspunkten.
- **Vereinfachung des Zugangs zu Multimodalität**
Neue u.U. kleinere regionale Services können leichter in das Angebot der Polygo-Card aufgenommen werden und stehen somit schneller bereit.
- **Vernetzung von Mitfahrssystemen und -plattformen**
Mitfahrplattform, Betriebsfahrgemeinschaften, Mitfahrbänke, Mitfahrplätze.
- **Infrastrukturelle Verbesserungen im Nahverkehr**
z.B. Bus Rapid Transit Verkehrssysteme – Komfortable Schnellbusse, baulich getrennt vom übrigen Straßenverkehrsgeschehen in eigenem Fahrstreifen.
- **Modellhafte Erprobung autonomen Fahrens**
In Zusammenarbeit mit Daimler und weiteren Wirtschaftsunternehmen des Landkreises könnten intelligente, autonome Car-Sharing-on-demand-Systeme erprobt werden.
- **Vermeidung und Verringerung unnötiger Pendlerströme**
Information und Unterstützung zu mobilen Arbeitsformen, Einrichtung von Co-Working-Spaces.
- **Förderung einer verbesserten Nahversorgung zur Verkehrsvermeidung**
Entwicklung alternativer Liefer- und Abholservices für regionale Güter – beispielsweise mit Lastenrädern.
- **Förderung von Modellprojekten in Kommunen zur nachhaltigen Mobilität**
Modellhafte Erprobung von neuen Ansätzen (beispielsweise autofreie Quartiere).

d) **Sofortmaßnahmen**

Neben den 13 Leitprojekten kristallisierten sich vier Maßnahmen aufgrund ihrer Umsetzbarkeit und Attraktivität für den Landkreis als Sofortmaßnahmen heraus. Diese sollen noch im Jahr 2019 begonnen werden.

aa) **Innerbetriebliches Mobilitätsmanagement**

Das Konzept des betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) dient dazu, Lösungen zu identifizieren, die zum Standort und den Mobilitätsbedürfnissen der Belegschaft passen. Dabei bezieht es alle verfügbaren Angebote und Verkehrsträger mit ihren spezifischen Stärken ein. Eine Erstberatung aus der Initiative *mobil gewinnt* nahm das Landratsamt Böblingen im Jahr 2018 in Anspruch.

Die daraus hervorgehenden weiteren Schritte sollten zur passgenaueren Bedürfnisbestimmung Wohnstandort-Analysen der Mitarbeiter und eine Kostenaufstellung des Fuhrparks sein. Ein optimiertes Konzept für den Einsatz privater PKW für dienstliche Zwecke könnte dienlich sein; ebenso der Einbezug von Außenstellen.

Die Maßnahmen in dem Konzept betreffen verschiedene Fachbereiche. Zu nennen sind beispielhaft der Bereich Personal, Gebäudemanagement, Fuhrpark, interne Services, Radverkehrsbeauftragter, Klimaschutz-Managerin und das Dezernat Verkehr und Ordnung.

Es wird derzeit eine Teilnahme am Förderprogramm B2MM des Landes Baden-Württemberg geprüft.

bb) Installation von RegioRad-Stuttgart Stationen an den Haltestellen der Schönbuchbahn sowie am Flugfeldklinikum

Insbesondere an wichtigen Knotenpunkten bietet das Fahrrad die notwendige Anschlussmobilität und ergänzt somit ideal das bestehende ÖPNV-Angebot. Durch die Gewährleistung eines echten Bike-Sharing-Netzes können Räder an einem Ort ausgeliehen und an einer anderen Station wieder abgegeben werden. Somit werden anstelle der bisherigen „Kreisverkehre“ (Entleihe und Rückgabe an derselben Station) echte multimodale Verkehrsketten zwischen Rad und ÖPNV möglich. Die Erhöhung der Stationsdichte von RegioRad-Stuttgart trägt zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung und somit zu einer Reduktion des MIV sowie zur Entlastung der Parkraumsituation bei.

cc) Unterrichtseinheiten zu Carsharing an weiterführenden Schulen

In Kooperation mit Stadtmobil e.V. und der Deutschen Umwelt-Aktion e.V. (DUA) sollen Schüler der weiterführenden Schulen – als eine entscheidende Zielgruppe zur Senkung des zukünftigen MIV – im Rahmen einer Unterrichtseinheit an die Thematik Carsharing herangeführt werden. Die Unterrichtseinheit wird von einem entsprechend geschulten Referenten der DUA durchgeführt.

- Als zeitlicher Umfang werden 90 Minuten (= 2 Schulstunden je Klasse) veranschlagt, davon 60 Minuten im Klassenraum / 30 Minuten am Fahrzeug auf dem Schulhof.
- Als Unterrichtsmaterialien dienen Fotos, Grafiken, Arbeitsheft, Fahrzeug (E-Auto, wenn möglich).
- Aus didaktischer Sicht werden die Inhalte in Diskussion erarbeitet und Rechenaufgaben zu den Kosten des Autobesitzes durchgeführt.

dd) MOVE – MObilität VErbindet

Nach dem Vorbild eines Projekts des Landkreises Tübingen (mit dem Projektpartner *Freundeskreis Mensch*) wird Menschen mit geistiger und/oder körperlicher Behinderung der eigenständige Zugang zum ÖPNV ermöglicht und sie erreichen selbstständig ihre Ziele. Das Projekt beinhaltet individuelle Trainings und Begleitpartnerschaften durch einen Paten, welcher die Begleitung auf den Wegen übernimmt und eine gewisse Routine schafft. Durch die Ausstattung der Busse im Stadtverkehr mit speziellen Piktogrammen und spezifischer Ausgestaltung der Fahrpläne und Aushänge wird es Menschen mit Behinderung erleichtert, sich zu orientieren. Zusammen mit den Verkehrsbetrieben werden zudem Busfahrschulungen durchgeführt. Es könnte eine Förderung durch die *Aktion Mensch* möglich sein.

e) Rollen des Landratsamtes im Bereich Mobilität

Aus der Variationsbreite der Leitprojekte und Sofortmaßnahmen wird sehr deutlich, dass das Aufgaben- und Einflusspektrum des Landratsamtes im Bereich Mobilität sehr breit gefächert ist. Die Rolle des Landratsamtes innerhalb des integrierten Mobilitätskonzeptes lässt sich jedoch in die folgenden vier Einflussbereiche (s. Anlage 3 S. 1) untergliedern:

Das Landratsamt ist **Koordinator** für sämtliche Mobilitätsthemen und wirkt innerhalb des Mobilitätsforums an der Umsetzung der Leitprojekte mit.

Es ist **Arbeitgeber mit Vorbildfunktion** und somit für die stetige Verbesserung des innerbetrieblichen Mobilitätsmanagements zuständig.

Es ist eigenständiger **Initiator** von Projekten und – in seiner weiteren Funktion als **Ratgeber** – für die vernetzende Zusammenarbeit, die kommunenübergreifende Zusammenführung von Projekten und die Informationsweitergabe über Fördermöglichkeiten zuständig.

g) Organisationsstruktur für Mobilität

aa) Aufbau

Um das wichtige Querschnittsthema Mobilität ausreichend in der Verwaltung zu verankern, ist die Einrichtung einer Koordinierungsstelle (s. Anlage 3 S. 2) im Sinne eines „Kümmerers“ notwendig. Diese interne Instanz dient als zentrale Anlaufstelle (intern und extern) für die Bearbeitung sämtlicher Fragen rund um das Thema Mobilität. Bisherige Überschneidungseffekte ließen sich somit vermeiden und ein reibungsloserer und effizienterer Informations- und Bearbeitungsfluss würde sichergestellt werden.

Die Koordinierungsstelle für Mobilität nimmt eine Schnittstellenfunktion zwischen den einzelnen Fachämtern und einem Mobilitätsforum ein. Dieses dient der Vernetzung der Akteure, einem gemeinschaftlichen Strategiedialog und der Ausbildung von Innovationspartnerschaften im Bereich Mobilität. Die aus dem Forum hervorgehenden Arbeitsgruppen sollen die Leitprojekte des Maßnahmenkatalogs umsetzen.

bb) Umsetzung

Die Beschreitung eines wirkungsvollen Verbesserungs- oder gar Transformationsprozesses in eine „Mobilität 2030“, die Umsetzung der geschilderten Sofortmaßnahmen, die weitere Ausformung und Umsetzung der Leitprojekte in konkrete Ergebnisse befördert jedoch neue Aufgaben.

Die zwingend notwendigen – vielfach operativen – Arbeiten einer Koordinierungsstelle (Aufgabenbeschreibung siehe Seite 1, Anlage 3) könnten durch die Planstelle „Dez3.025“ – derzeit befristet bis zum 31.3.19 im Praktikantenverhältnis zu 100 Prozent besetzt – ab 1.4.19 fortgeführt werden.

Gegenfinanzierung

Die Analyse der Prozesse im Zuge Aufgabenkritik ergab innerhalb des Dezernates abbau- bare Personalkapazitäten. So konnte beispielsweise die Planstelle 31.045 der Stellenübersicht 2018 um 50 Prozent abgebaut werden und dürfte – vorbehaltlich einer Stellenbewertungsentscheidung – in A10 statt bisher in A11 ausgeschrieben werden. Ferner wurde insbesondere die Planstelle 32.035 der Stellenübersicht 2018 (1,0 in E5) abgebaut; die Stelle 32.540 von 1,0 in A8 auf 0,5 reduziert. Überdies ist durch Effizienzzuwächse die Planstelle 32.374 (0,2 in E8) in der Stellenübersicht 2019 abgeschafft.

Bereits während der laufenden Mobilitätskonzepterstellung kann ab 1.1.19 ein Antrag auf Förderung einer „Klimaschutzmanagement-Stelle-Mobilität“ (Förderung mit 65%) bei der „Nationalen Klimaschutzinitiative“ – einer Förderkulisse des Bundes – gestellt werden. Die Voraussetzungen für eine Förderung dürften mit hoher Wahrscheinlichkeit vorliegen.

Darüber hinaus ließe sich durch Landesmittel – Programm „B2MM“ – die Stelle für die Leitung oder Bearbeitung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (Sofortmaßnahme) zu 50 Prozent fördern.

Insofern wird angestrebt, die Planstelle „Dez3.025“ nicht wegfallen zu lassen, als Koordinierungsstelle weiter zu entwickeln und mit den geschilderten und zukünftigen Förderprogrammen (im Wesentlichen) zu finanzieren.

3 Weiteres Vorgehen

Der Maßnahmenkatalog wird auf einer zweiten Mobilitätskonferenz im Januar 2019 präsentiert, diskutiert und von den Teilnehmenden bewertet bzw. auch priorisiert.

Der Kreistag beschließt am 25.02.2019 das Gesamtkonzept und gibt damit den Startschuss für die Umsetzung ausgewählter Sofortmaßnahmen bereits im 1. Quartal 2019.

Die Kreisverwaltung wird in regelmäßigen zeitlichen Abständen über den aktuellen Sachstand berichten.

A handwritten signature in blue ink, reading "R. Bernhard". The signature is fluid and cursive, with a large initial "R." followed by the name "Bernhard".

Roland Bernhard