

### 3.4 Maßnahmenkatalog

Im Folgenden sind Vorschläge für konkrete, in den nächsten Jahren zu planende Entwicklungsmaßnahmen (Leitprojekte) dargestellt. Sie basieren auf

- den Ergebnissen der 1. Mobilitätskonferenz vom 9.5.2018,
- Gesprächen mit leitenden Personen im Landratsamt,
- Vorstellung und Diskussion der Entwürfe in den Regionalkonferenzen
- gutachterlichen Einschätzungen des Experten-Teams von B.A.U.M..

Die Gliederung entspricht der für die Mobilitätskonferenz gewählten Aufteilung in Handlungsfelder:

- **Allein unterwegs:** alle Arten von Individualverkehr, seien sie motorisiert oder nicht
- **Gemeinsam unterwegs:** alle Arten von gemeinschaftlichen und verbundenen Verkehren
- **Gar nicht unterwegs:** Strukturen und Methoden um Transporte von Personen und Gütern zu reduzieren ohne Lebensqualität oder wirtschaftlichen Erfolg zu mindern.

Zu jedem Handlungsfeld werden im gewählten Arbeitsprozess Leitprojekte entwickelt und abgestimmt, die in besonderem Maße geeignet sind, die Entwicklung in Richtung des beschriebenen Bildes von 2030 zu befördern.

Die Leitprojekte ...

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

Als übergeordnetes Projekt ist die Einrichtung einer tragfähigen Kooperationsstruktur zu verstehen, die alle Kräfte im Landkreis zusammenführt und gemeinsam die Umsetzung des ambitionierten Mobilitätskonzept begleitet und vorantreibt:

### 3.4.1 Übergeordnete Leitprojekte

#### 3.4.1.1 Schulische Mobilitätsbildung

## Schulische Mobilitätsbildung

### Aktuelle Situation

In vielen Schulen wird ein Großteil der Kinder und Jugendlichen mit dem „Elterntaxi“ zur Schule gebracht. Das führt zu einem dazu, dass vor den Schulen gefährliche Verkehrssituationen durch die vielen Autos entstehen und zum anderen haben die Kinder kaum Möglichkeit sich an den Straßenverkehr zu gewöhnen und sicher in ihm zu agieren.

Vielen Kindern und Jugendlichen ist der negative Effekt von Autoverkehr auf die Umwelt nicht bewusst und die Alternativen sind ihnen zu wenig vertraut.

Durch eine überwiegende Fortbewegung im elterlichen Auto kann Kindern zudem ausreichend Bewegung im Alltag fehlen – mit möglichen negativen Konsequenzen für die Gesundheit.

### Ziele

- Umweltschonende, gesundheitsfördernde und sichere Schulwege
- Etablierte Behandlung der Thematik Mobilität im Unterricht
- Bewusstsein für nachhaltige Mobilität bei Schülern und Eltern

### Erwartete Ergebnisse

Erwartete Ergebnisse im Bereich **Schulwege**:

- Reduzierter Bringverkehrs
- Erhöhte Fahrradfahrquote bei Schüler\*innen

Erwartete Ergebnisse im Bereich **Mobilität im Unterricht**:

- Etablierte Nutzung von Unterrichtsmaterialien zum Thema nachhaltige Mobilität
- Projektwochen zu Mobilität inkl. Mobilitätsparcours

Erwartete Ergebnisse im Bereich **Bewusstseinsbildung**:

- Informationsvermittlung an Eltern (Infobrief, thematische Elternabende)
- Mobilitätsaktionen (Programm „Stadtradeln“) an Schulen

### Kurzbeschreibung

#### Schulwege

Durch die Einbindung der Thematik Mobilität im Unterricht und die Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung bei Schüler\*innen und Eltern wird auf eine Reduzierung des PKW-**Bringverkehrs** hingewirkt. Dies soll zugunsten von Rad- und Fußverkehr, öffentlichem Verkehr sowie Fahrgemeinschaften erfolgen.

## Schulische Mobilitätsbildung

### Mobilität im Unterricht

Durch die Etablierung von **Unterrichtseinheiten** für verschiedene Klassenstufen zu Umwelt- und Gesundheitseffekten von Verkehr lernen die Kinder die Zusammenhänge zwischen ihrem individuellen Mobilitätsverhalten und Emissionen von Treibhausgasen, Stickstoffdioxiden und Feinstaub kennen. Für die **Unterrichtsmaterialien** kann teilweise auf bestehende Angebote zurückgegriffen werden, zum Beispiel durch Stadtmobil e.V. zum Thema „Carsharing“.

Flankiert werden die Unterrichtseinheiten durch **Projektwochen**. Dabei bekommen die Schüler\*innen, beispielsweise im Rahmen eines Mobilitätsparcours, die Gelegenheit ihre Umgebung mit vielen verschiedenen Verkehrsmitteln (Bus, Fahrrad, E-Bike, Sharing-Angebote, zu Fuß) zu erkunden und können anschließend diese Verkehrsmittel auch in die alltäglichen Wege einbeziehen.

### Bewusstseinsbildung

Durch die Beschäftigung mit den Thema Mobilität und den Auswirkungen auf Umwelt- und Gesundheit kann eine Bewusstseinsbildung bei den **Schüler\*innen** erreicht werden. Die Schüler\*innen können als **Multiplikator\*innen** diese Bewusstseinsbildung auch in die **Familien** tragen.

Als konkrete Maßnahme in Richtung der Eltern klären **Infobriefe** zu den oben genannten Themen auf und bittet die Eltern gemeinsam mit ihren Kindern alternative Mobilitätsoptionen für den Schulweg zu überdenken. Zusätzlich kann diese Informationsvermittlung im Rahmen thematischer **Elternabende** erfolgen.

Aktiv und spielerisch wird die Bewusstseinsbildung durch die Teilnahme der Schulen an bestehenden **Mobilitätsaktionen** (Programm „Stadtradeln“) gestärkt.

### Erste Schritte

- 1) Angebot an Schulen zur Nutzung der Unterrichtseinheit „Carsharing“ als Sofortmaßnahme (Kreisverwaltung)
- 2) Zusammenstellung weiterer Unterrichtseinheiten zum Thema Mobilität als Angebot an Schulen (Kreisverwaltung)
- 3) Informationsveranstaltung für Schulen zur Maßnahme „Schulische Mobilitätsbildung“ gekoppelt an Angebote zu Unterrichtseinheiten (Kreisverwaltung)
- 4) Durchführung thematischer Elternabende (Schulen)
- 5) Erarbeitung Textbausteine für Infobrief an die Eltern (Kreisverwaltung)
- 6) Ausarbeitung und Durchführung von Projektwochen (Schulen, Austausch zu Formaten zwischen Schulen, externe Beiträge)
- 7) Teilnahme der Schulen an der Aktion „Stadtradeln“ ([www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de))

### Initiatoren und Projektpaten

- Kreisverwaltung

### Weitere einzubindende Partner\*innen

- Schulen (Lehrer, Schüler, Eltern)

## Schulische Mobilitätsbildung

### Verantwortlich für die Projektumsetzung

Schulen im Landkreis

- Stadtmobil e.V. ([www.stadtmobil.de](http://www.stadtmobil.de)) für Unterrichtsmaterialien zu Carsharing
- Weitere Kooperationspartner für Unterrichtsmaterialien (z.B. NABU)
- ADFC
- Polizei
- Ggf. Krankenkassen
- Ggf. Sportvereine

### Beginn

Anfang 2019

### Dauer

Kontinuierlich, Schwerpunkt 2019

### Finanzierungsmöglichkeiten

Überwiegend Personaleinsatz, Sachkosten gering durch Nutzung von bestehenden kostenfreien Unterrichtsmaterialien

Gewinnung von Kooperationspartnern für Gastbeiträge in Unterricht und Projekten (ADFC, Polizei, Krankenkassen)

Gewinnung von Sponsoren für Aktionen Mobilitäts-Parcours (Radhändler vor Ort)

### Flankierende Vorhaben

### Weitere Hinweise

Die Nutzung der **Unterrichtseinheit „Carsharing an Schulen“** wird als Sofortmaßnahme ausführlich im Kapitel 0 beschrieben.

### Gutes Beispiel: Konzeption „Verkehrspädagogik“ des ADFC Rhein-Necker/Heidelberg

Die Konzeption beschreibt wie das Thema Fahrrad und Mobilität in den Schulalltag integriert und durch die Wiederholung in möglichst vielen Schuljahren das Radfahren für die Schüler/innen lebendig gehalten werden kann.

Folgende Teilkonzeption umfasst dieses gute Beispiel:

- ➔ Mit dem Rollermobil fit fürs Radfahren
- ➔ Projekttag an Grundschulen
- ➔ Cyclingbus - SchulRadler
- ➔ Wir bringen Licht ins Dunkel
- ➔ Verkehrsdetektive
- ➔ Orientierung mit Karte und GPS
- ➔ Neutrale Helmberatung



[www.adfcbw.de/heidelberg](http://www.adfcbw.de/heidelberg)

### **Gutes Beispiel: Programm Stadtradeln**

STADTRADELN ist eine nach Nürnberger Vorbild weiterentwickelte Kampagne des Klima-Bündnis, dem größten Netzwerk von Städten, Gemeinden und Landkreisen zum Schutz des Weltklimas, dem rund 1.700 Mitglieder in 26



Ländern Europas angehören. Mit der Kampagne steht Kommunen eine bewährte, leicht umzusetzende Maßnahme zur Verfügung, um in der Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität aktiv(er) zu werden. Im Rahmen des Wettbewerbs treten Teams aus KommunalpolitikerInnen, Schulklassen, Vereinen, Unternehmen und BürgerInnen für Radförderung, Klimaschutz und Lebensqualität in die Pedale. Im Zeitraum 1. Mai bis 30. September sollen an 21 aufeinanderfolgenden Tagen möglichst viele Kilometer beruflich und privat CO<sub>2</sub>-frei mit dem Rad zurückgelegt werden. Wann die drei STADTRADELN-Wochen stattfinden, ist jeder Kommune frei überlassen.

Ziel der Kampagne ist es, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und ein Zeichen für vermehrte Radförderung in der Kommune zu setzen.

[www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de)

### **Gutes Beispiel: „Bus auf Füßen“ München**

Der Bus mit Füßen funktioniert wie ein richtiger Bus. Es gibt eine feste Route mit fixen Abholzeiten. In einer Gruppe von bis zu acht Erst- und Zweitklässlern werden die Schüler von einem Erwachsenen zur Schule begleitet. Allerdings kommt der Bus mit Füßen ganz ohne Motor, Kraftstoff und Umweltbelastung aus. Die Kinder sind in der Gruppe für andere VerkehrsteilnehmerInnen besser sichtbar und immer in der Obhut eines Erwachsenen. Gleichzeitig entspannt sich die Verkehrssituation vor der Schule und auch die Eltern sparen sich wertvolle Zeit in der Früh. Zusätzlich lernen die Kinder ganz nebenbei das korrekte Verkehrsverhalten, finden neue Freunde und beginnen jeden Tag mit Bewegung an der frischen Luft. Sobald die Kinder selbstbewusst und sicher ihren Schulweg zurücklegen, können sie den Bus mit Füßen auch ohne elterliche Begleitung fortführen.

Das Projekt wird im Auftrag des Kreisverwaltungsreferats der Landeshauptstadt München von der Umweltorganisation Green City e.V. durchgeführt und wurde von der UNESCO Weltdekade schon mehrfach ausgezeichnet. Bereits 49 Grundschulen in München nehmen an diesem Projekt teil.

<https://www.muenchen.de/leben/bildung/schule/bus-mit-fuessen.html>

<https://www.greencity.de/projekt/bus-mit-fuessen/>

### 3.4.1.2 Konvoi-Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

#### **Konvoi-Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement**

##### **Aktuelle Situation**

Im Landkreis Böblingen ist es – wie in weiten Teilen Deutschlands – der Regelfall, dass der Arbeitsweg mit dem privaten PKW bewältigt wird. Alleine, ohne Mitfahrer wird täglich zu relativ gleichen Zeiten dieselbe Strecke wiederkehrend gefahren. Alternativen zu dem „eingefahrenen“ Verhalten sind zum Teil nicht bekannt oder werden für das eigenen Verhalten aus unterschiedlichen Gründen nicht berücksichtigt. Diese variieren natürlich stark von den verkehrstechnischen Angeboten am Arbeits- und Wohnort, aber sind auch abhängig von der Kultur im Unternehmen, sowie Regelungen und Anreizen des Arbeitgebers. Somit besteht ein Ansatz zur Einflussnahme auf das Mobilitätsverhalten der Berufspendler und damit auf einen bedeutenden MIV-Anteil im Straßenverkehr. Dies betrifft sowohl Ein- als auch Auspendler und den Binnenverkehr innerhalb des Landkreises.

Ferner tragen die Unternehmen Verantwortung für den Wirtschaftsverkehr, wo ebenfalls Potenziale zur Verlagerung oder einer effizienteren und ökologischeren Abwicklung liegen – z.B. durch den Umstieg auf alternative Antriebe.

Durch die Förderung des betrieblichen (aber auch behördlichen) Mobilitätsmanagements, sollen die Potenziale zur Veränderung innerhalb eines Unternehmens aufgezeigt werden. Der Grundgedanke eines Management-Zyklus sieht dabei die Entwicklung von Maßnahmen basierend auf vorangegangenen Analysen vor. Die Umsetzung der Maßnahmen wird kontrolliert und mit Zielwerten abgeglichen, so dass auch korrigierende Anpassungen in den Zyklus gehören. Der Modalsplit für die Arbeitswege der Mitarbeiter ist dabei eine zentrale Kennzahl, mit welcher die Wahl der Verkehrsmittel zusammengeführt wird und die für messbare Zieldefinitionen angewendet wird. Betriebliches Mobilitätsmanagement betrifft jedoch nicht nur das Handlungsfeld der Mitarbeitermobilität, sondern erstreckt sich quasi über alle Bereiche, die nicht zur Warenlogistik zählen. Somit sind auch Dienstfahrten, Fuhrpark oder Kundenverkehre bedeutsam. Dabei ist es wichtig, dass die Maßnahmen sehr unterschiedliche Wirkungen entfalten und auch zu deutlichen betriebswirtschaftlichen Vorteilen führen können.

Auch, wenn die betriebliche Mobilität Standort-bezogen betrachtet werden muss, ist es für den Betrieb sowie den Landkreis sinnvoll, eine überregionale Perspektive einzunehmen und den Informationsaustausch auch mit benachbarten Regionen sicherzustellen – weil die Mobilitätsbedürfnisse entsprechend nicht an der Landkreis-Grenze aufhören.

Eine Konvoi-Beratung wird ferner als passende Maßnahme angestoßen, weil damit (lokale) Netzwerke aufgebaut werden und der Austausch von Betrieben auf Augenhöhe untereinander in unterschiedlichen Projekten sehr vorteilhaft für einen langfristig geprägten Arbeitsprozess bewertet wurde. Der (initiierte) wiederkehrende Austausch über Erfahrungen, best practices oder auch Innovationen, erleichtert den Verantwortlichen in den Betrieben die Adaption von Maßnahmen für das eigenen Konzept. Zudem etablieren sich mit diesen Netzwerken – die auch ergänzend zu bestehenden Formaten existieren können – gute Anknüpfungspunkte für den Austausch zwischen institutionellen und politischen Vertretungen und der privaten Wirtschaft. Hier kann seitens des

## Konvoi-Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

Landratsamtes die Rolle eines Koordinators und bei eigener Sachkompetenz auch die des Rat- und Impulsgebers übernommen werden. Sofern vorhanden sind lokale Mobilitätsmanagement-Verantwortliche in den Kommunen frühzeitig in die Prozesse zu integrieren und deren Position zu stärken.

### Ziele

Durch die Maßnahme werden verschiedene Ziele verfolgt:

- Zum einen soll eine Vernetzung der lokalen Betriebe (und auch in Kombination mit Behörden) Strukturen schaffen, die sich etablieren und geeignet sind, mit den Multiplikatoren Betriebe beim Thema Mobilität direkt in Kontakt treten zu können.
- Mit der Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements sollen auch die Ziele erreicht werden, die mit dessen Umsetzung in Verbindung stehen: nachhaltige Mobilität zeigt sich auf ökologischer Ebene (weniger Emissionen) – auf sozialer Ebene (Arbeitskräftebindung und Gesundheit der Mitarbeiter) sowie auf betriebswirtschaftlicher Ebene (finanzielle Vorteile durch effiziente Deckung der Mobilitätsbedürfnisse).
- Für die wirtschaftsbezogenen Verkehre im Landkreis sollten sich die Erfolge der Maßnahme in einer Reduktion des Berufsverkehrs zu den Stoßzeiten sowie einer Stärkung der Nutzung des Umweltverbunds für den Arbeitsweg niederschlagen.

### Erwartete Ergebnisse

20 Unternehmen im Landkreis Böblingen haben an einer Erstberatung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement teilgenommen

10 dieser Unternehmen haben ein betriebliches Mobilitätsmanagement implementiert (definiert als systematische Analyse des eigenen betrieblichen Mobilität, der Definition von messbaren Zielen und der Entwicklung von passenden Maßnahmen, deren Erfolg kontrolliert wird).

50 Betriebe und Behörden stehen über einen Verteiler zu BMM Maßnahmen in einem Austausch und zeigen die Bereitschaft sich gegenseitig bei unterschiedlichen BMM Aspekten zu unterstützen.

Damit einher gehen folgende Veränderungen auf Landkreis-Ebene:

- Steigerung der Gesamtzahl von Jobtickets
- Auslastung der Radwege zu den Randzeiten der Arbeit
- Anzahl von Förderungen der Fahrradanschaffungen durch den Arbeitgeber

Ein weiteres Ergebnis einer nachhaltigen Veränderung des betrieblichen Mobilitätsverhaltens wäre eine Erhöhung der Quoten von Insassen in Fahrzeugen, wenn mehr Bürger Mitfahrergemeinschaften bilden würden.

## Konvoi-Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

### Kurzbeschreibung

Betriebliches Mobilitätsmanagement mit seinen typischen Maßnahmen, Nutzendimensionen und auch Wegen zur Entwicklung wird detailliert auf vielen offiziellen Seiten beschrieben. Der Ansatz einer Konvoi-Beratung besteht im Kern darin, mehrere Beratungsempfänger (in der Regel zwischen 5 und 10 Betriebe) gleichzeitig einen Entwicklungsprozess durchlaufen zu lassen.

In einem Konvoi soll den Unternehmen im Landkreis ein betriebliches Mobilitätsmanagement nahegebracht werden. In einem solchen wird die Mobilitätssituation in den Unternehmen des Landkreises bezüglich Arbeitswegen, Dienstreisen und Fuhrpark verbessert. Landkreis- und Gemeindeverwaltungen nehmen dabei eine Vorbildfunktion ein. Das Landesförderprogramm für behördliches und betriebliches Mobilitätsmanagement stellt Zuschüsse für Projekte zur Verfügung in Gemeinden, die von einer besonders starken Belastung durch Stickstoffoxide betroffen sind. Im Landkreis Böblingen sind das die Gemeinden Leonberg und Herrenberg. In diesen Gemeinden sollten Pilotprojekte zum behördlichen Mobilitätsmanagement angestoßen werden, Die Förderquote beträgt hierbei zwischen 70 und 80 % der zuwendungsfähigen Ausgabe. Für Unternehmen werden Zuschüsse von 50 % der förderfähigen Ausgaben gewährt.

Das Landratsamt selber wird vorbildlich für das behördliche Mobilitätsmanagement agieren und an den eigenen Standorten die Mobilität in den Handlungsfeldern nachhaltig beeinflussen. Erfahrungen aus diesem Prozess fließen in die Beratungen und Koordination im Rahmen der Konvoi-Beratungen ein.

Die Umsetzung der Konvoi-Beratungen kann vom LRA auf unterschiedliche Weise angestoßen werden, bzw. es können Anreize zur Durchführung und Beteiligung gesetzt werden.

- finanzielle Unterstützung – z.B. Zuschüsse für externe Beratungsleistungen und/oder Analysen die im Rahmen des Prozesses benötigt werden (vergleichbare Förderungen laufen aktuell auf Landesebene)
- Koordinierende Unterstützung – die Terminierung von Treffen und Organisation bis zu Aufbereiten von Inhalten ist eine zentrale Notwendigkeit für die Etablierung eines Netzwerkes
- Bereitstellen von Ressourcen in Form von Räumlichkeiten, Moderationsleistungen, Kontakten zu Mobilitätsdienstleistern, etc.
- öffentlichkeitswirksame Auszeichnung, wie in vergleichbaren Projekten erprobt, die vergleichbar einer Zertifizierung honorieren, wenn ein systematischer Prozess initiiert wurde. Anknüpfend an solche Auszeichnungen / Qualifikationen können zusätzliche Anreize geknüpft werden.
- abhängig von der fachlichen und methodischen Qualität einer Koordinierungsrolle im LRA, können auch direkt Beratungsleistungen in den Prozess eingebracht werden. Gegebenenfalls ist über Weiterbildungen (Angebote bei der IHK) die Qualifikation sicherzustellen

## Konvoi-Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

### Erste Schritte

Die tatsächlich ersten Schritte für die Umsetzung des Projektes liegen – nach der Entscheidung zu Fördervarianten und Umfang durch das LRA - in der Allokation der entsprechenden Mittel. Da im Jahr 2019 das Land BW Mittel für den Aufbau entsprechender Ressourcen bereitstellt, bietet es sich an, hier mit förderfähigen Kommunen (in dem Programm sind die Kriterien die Grenzwert-überschreitung) zu beginnen. Die Reihenfolge wäre folgende:

- 1) Herbeiführung eines politischen Beschlusses zur Antragstellung im Rahmen des Förderprogramms „behördliches Mobilitätsmanagement“ und Einstellung von Eigenmitteln.
- 2) Lokale Unterstützung vorab sicherstellen!
- 3) Förderantragstellung für das behördliche Mobilitätsmanagement in Leonberg und Herrenberg
- 4) Einstellung von Mitteln für eine Konvoiberatung der Betriebe
- 5) Gewinnung von mindestens 5 ortsansässigen Betrieben für einen Beratungsprozess
- 6) Umfang der Selbstbeteiligung relevant für den Erfolg: grundsätzlich Eigenanteil notwendig, Höhe aber an Voraussetzungen (z.B. Unternehmensgröße) knüpfen

### Initiatoren und Projektpaten

- LRA – (mindestens) Koordination

### Verantwortlich für die Projektumsetzung

Abhängig von der Variante

### Weitere einzubindende Partner\*innen

- Kommunale Verwaltung & Wirtschaftsförderung für Erstkontakte zu Betrieben
- Wirtschaftsförderungen
- Koordinatoren Gewerbegebiete
- IHK und HWK
- Überregionale Programmträger (Verkehrsministerium, Region Stuttgart, Modellregion für nachhaltige Mobilität Stuttgart)

### Beginn

2. HJ 2019

### Dauer

Durchlauf einer Projektphase bis Auszeichnung am Beispiel des Bundesprogramm mobilProFit:  
1 Jahr

### Finanzierungsmöglichkeiten

Für einen Durchlauf eines Konvois mit ca. 6 Betrieben in Anlehnung an die Prozesse bei MobilProFit (u.a. 4 gemeinsame Workshops und 3 vor Ort Beratungen je Betrieb mit Zertifizierung zum Abschluss) können etwa 25T€ angesetzt werden. Eine Beteiligung der Betriebe an den Kosten ist sinnvoll.

Landes-Förderprogramm Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement:

## Konvoi-Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/verkehrspolitik/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/foerderprogramm-betriebliches-und-behoerdliches-mobilitaetsmanagement/>

### Flankierende Vorhaben

- Abstimmung mit laufenden Aktivitäten, wo Betriebe bereits aktiv sind und ebenfalls wo Kommunen im Landkreis BMM unterstützen – u.a. in Böblingen
- Erstellung des eigenen behördlichen Mobilitätskonzeptes
- Verknüpfung mit allgemeinen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit
- Verknüpfung mit bestehenden Konzepten und laufenden Aktivitäten aus dem LRA  
– Klimaschutzkonzept, Radverkehr

### Weitere Hinweise

#### Bundesweite Programme:

MobilProFit ([www.mobilprofit.de](http://www.mobilprofit.de)) – Verbundberatung mit dem Ziel auch kommunale Interessen mit betrieblichen zu Verknüpfen – gefördert durch das BMU 2014-2016

#### Regionale Programme:

3mobil – Zusammenschluss von 3 Landkreisen zur Förderung der Mobilität mit einem Fokus auf Strategie und überbetriebliches Mobilitätsmanagement in Gewerbegebieten <http://www.3mobil.net/mobilitaetsmanagement/>

#### Lokale Programme:

Gscheid mobil (München) <https://www.gscheid-mobil.de/>

Weitere Förderungen der nachhaltigen Mobilität - Anschaffungsförderung München [https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-undUmwelt/Klimaschutz\\_und\\_Energie/Elektromobilitaet/Foerderprogramm\\_Elektromobilitaet.html](https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-undUmwelt/Klimaschutz_und_Energie/Elektromobilitaet/Foerderprogramm_Elektromobilitaet.html)

Stuttgart – <https://www.stuttgart.de/mobilitaetsberatung>

#### EU-Projekte:

2MOVE2 [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu) (<https://www.stuttgart.de/2move2> )

### 3.4.1.3 „Alles im Blick mit einem Klick“ - Mobil im digitalen Zeitalter

#### „Alles im Blick mit einem Klick“ - Mobil im digitalen Zeitalter

##### Aktuelle Situation

Das individuelle Mobilitätsverhalten ist von vielen Aspekten abhängig. Einige davon befinden sich in einem klaren Umbruch, was beispielsweise die Bedeutung eines eigenen Fahrzeuges oder die Notwendigkeit für bestimmte Verhaltensweisen betrifft. Ein großer Treiber für Veränderungen ist die Digitalisierung mit der sich insbesondere die Informationslage für den Einzelnen deutlich verändert. In nahezu Echtzeit können alternative Wege und Kombinationen von Verkehrsmitteln für das Mobilitätsbedürfnis um von A nach B zu gelangen, abgerufen werden.

Die Versprechen sind groß, die Anzahl der Angebote – besonders im urbanen Raum – sind vielfältig, die tatsächlichen Möglichkeiten für den einzelnen Nutzer sind jedoch eingeschränkt, was unterschiedliche Gründe hat.

Ein wichtiger Grund dafür ist die fehlende Integration von vorhandenen (lokalen und zum Teil ehrenamtlichen) Mobilitätsdienstleistungen im ländlichen Raum. Zudem werden Möglichkeiten der Fahrgemeinschaftsbildung kontrovers bewertet und bestehende Angebote verteilen sich auf verschiedene Marktplätze.

##### Ziele

Der Bürger sieht alle aktuell verfügbaren Möglichkeiten für das Bedürfnis, um von A nach B zu kommen. Basierend auf individuellen Präferenzen und Profilen wird ihm ein Vorschlag gemacht. In einer Ausbaustufe kann der Nutzer die Services auch ohne Bruch bei einer intermodalen Fahrt alles buchen und abrechnen.

Für die Bürger im Landkreis soll es für ihre Mobilitätsbedürfnisse eine Informationsquelle aufgebaut werden, die über das Angebot des ÖPNV hinaus auch die Intermodalität abseits der „großen Achsen“ befördert. Zugang zur Information erhält man mobil über digitale Applikationen.

Dazu ist eine grundlegende Plattform notwendig, auf der heterogene Mobilitätsangebote einfach integriert werden können und sich darauf aufbauend auch neue Services in Zukunft entwickeln können. Nach dem ersten Schritt eines Informationsangebotes, ist hier besonders die einfache und durchgängige Abrechnung von Mobilitätsdienstleistungen ein Bedürfnis. Besonders für ehrenamtlich gestützte kleinere Angebote sind hier Hürden zu berücksichtigen.

Die Überschneidungen mit am Markt verfügbaren Angeboten ist absehbar und strategisch wird in einem Entwicklungsprozess geklärt, wo Ergänzungen, Kooperationen sinnvoll sind und wann es notwendig sein mag, z.B. aus Gründen des Datenschutzes oder der Haftung, eine eigene Lösung zu entwickeln.

Weitere Ziele, die mit der Entwicklung eines solchen Services einhergehen sind:

- Aufwerten der vorhandenen Angebote durch bessere Sichtbarkeit – und demnach höhere Nutzung
- Förderung von Mitfahrgelegenheiten mit dem Merkmal „Erhöhung Personenquote je Fahrzeug“ – weil unterstellt wird, dass es bei lokalen / regional begrenzten Angeboten eine höhere Bereitschaft zur Teilnahme gibt (Nachbarschaftsgefühl).

## „Alles im Blick mit einem Klick“- Mobil im digitalen Zeitalter

### Erwartete Ergebnisse

- Eine Applikation (App) mit Angeboten im Landkreis verfügbarer Mobilitätsangebote
- Bei weiterer Umsetzung einer App mit regionalem Fokus eine hohe Akzeptanz basierend auf Glaubwürdigkeit und Vertrauensvorschuss (hohe Downloadzahlen)
- Ausbau von Knotenpunkten basierend auf geeigneten und genutzten Plätzen für den Umstieg zwischen Fahrzeugen / Mobilitätsanbietern.
- Steigerung ÖPNV-Nutzung im ländlichen Raum durch bessere Transparenz und Anschlussverbindungen

### Kurzbeschreibung: Worum geht es?

- Es geht darum, die Entwicklung von digitalen Angeboten im Handlungsfeld Mobilität deutlich schneller in den ländlichen Raum zu bewegen. Für Anbieter von Mobilitätsservices (z.B. Car-sharing) ist die geringere Einwohnerdichte ursächlich für die Fokussierung auf den urbanen Raum. Bei einer gut gebündelten Nachfrage werden jedoch auch im ländlichen Raum Geschäftsmodelle attraktiv. Das Leitprojekt (Entwicklung oder Nutzung bestehender Angebote mit Ausrichtung auf den Landkreis Böblingen) soll dazu führen, dass lokale Angebote auch für ortsfremde bekannt sind (wann wo wie ein Bürgerbus fährt) oder der Sharing Gedanke stärker etabliert wird (Nutzung Sharing Angebote, zur Verfügung stellen von Ressourcen bis Mitfahrergemeinschaften anbieten und nutzen).
- Ähnliche Ziele verfolgen kommerzielle Anbieter, jedoch liegt bei einem regionalen Projekt mit der Integration von lokalen Akteuren die große Chance, dass die Nutzungsraten hoch sind und das Vertrauen in den Datennutzung und Bereitstellung nicht missbraucht wird.

In dem Projekt wird es neben der technischen Entwicklung daher vor allem um kommunikative Aufgaben gehen. Hier sind zum Ende die Bürger als Nutzer zu überzeugen. Davor müssen jedoch zuerst die (semi-) professionellen Anbieter und Spezialisten die Bereitschaft zeigen, an einem regionalen Projekt mitzuwirken.

### Erste Schritte

- 1) Austausch mit vorhandenen Fachkompetenzen der Digitalisierung (ZD.BB) und Mobilität (ansässige große Unternehmen)
- 2) Sammeln von Best Practices
- 3) Erstellen eines Geschäftsplans für Entwicklung und Betrieb
- 4) Finden der notwendigen Ressourcen (z.B. Ausschreibung, Wettbewerb, Aufträge, usw.)
- 5) Synchronisation der technischen digitalen Entwicklung mit der analogen: Erfassung und Integration von Angeboten in den Kommunen
- 6) Kommunikationsleistungen

## „Alles im Blick mit einem Klick“- Mobil im digitalen Zeitalter

### Initiatoren und Projektpaten

- ÖPNV
- Automobil-Industrie
- Öffentliche Verwaltung
- Interessensgruppen
- Car-/ Bike-Sharing

### Verantwortlich für die Projektumsetzung

- „Mobilitätsmanager“

### Weitere einzubindende Partner\*innen

- Zentrums für Digitalisierung im Landkreis Böblingen“ (ZD.BB)

### Beginn

2019/ 2020

### Dauer

1. Version mit einzelnen Services  
nach evtl. 1 Jahr (2021); Ausbau in den Folgejah-  
ren(2023); nach 2 Jahren Betrieb Evaluierung  
der Ergebnisse / Nutzung / Kosten

### Finanzierungsmöglichkeiten

Diverse Förderprogramm auf allen Ebenen (EU, Bund, Land) – ländlicher Raum, Digitalisierung  
Für eine Kostenplanung empfiehlt sich eine Machbarkeitsstudie vorab zu erstellen mit dem Fokus Kosten.  
Grundlagen / Vorarbeiten können auch in Forschungsprojekten erarbeitet werden.

### Flankierende Vorhaben

Der Austausch mit dem Projekt „regionale Mobilitätsplattform“ ist sinnvoll

### Weitere Hinweise

Hier gilt es sich wohl mit großen Anbietern zu reden. flinc (gekauft von Daimler) kann ein Ansatz sein. Ein Schwerpunkt könnte auf Ride-Sharing / Mitfahrgelegenheiten in den ländlichen Regionen gelegt werden.

Open-Data Plattform Darmstadt - <https://darmstadt.ui-traffic.de/>

### 3.4.2 Allein unterwegs im Jahr 2030

#### 3.4.2.1 Bewegen ohne Barrieren

## Bewegen ohne Barrieren

### Aktuelle Situation

Man ist im Landkreis mit Recht stolz auf die positiven Entwicklung im Bereich der Barrierefreiheit. Zur Erneuerung der Haltestellen im Landkreis gibt es einen umfassenden Plan. Gemeinschaftlich zu pflegende Informationsangebote wie die Wheelmap (<https://wheelmap.org/>) sind gut gepflegt.

### Ziele

- Personen mit eingeschränkter Mobilität bewegen sich weitgehend selbstständig zu und an Orten für die Befriedigung ihrer alltäglichen Bedürfnisse. Das gilt auch für das Erreichen und Nutzen der Angebote des Öffentlichen Nahverkehrs.
- Barrierefreiheit ist im täglichen Denken und Handeln aller Verantwortlichen etabliert

### Erwartete Ergebnisse

- Etabliertes Beteiligungsformat zur Vernetzung der Akteure und Koordination der Aktivitäten
- Landkreisweit koordinierte Ergebnisse aus konkreten Aktivitäten und Projekten im Bereich der Barrierefreiheit

### Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Ein Bewegen ohne Barrieren soll im Landkreis in umfassender Weise verstanden werden. Die Barriere kann dabei in einer direkten Mobilitätseinschränkung des Einzelnen (z.B. Rollstuhl) liegen oder mittelbar durch andere Einschränkungen in den Bereichen Sehen, Hören, Wahrnehmen bestehen. Es kann sich dabei um vorübergehende oder Dauerhafte Einschränkungen handeln. Ebenso ist hierunter eine eingeschränkte Mobilität durch begrenzte finanzielle Möglichkeiten zu verstehen. Somit erweitert sich der Kreis der Menschen, für die diese Maßnahme Wirkung entfalten soll von Menschen mit Behinderung auf Kranke, alte Menschen und Menschen mit geringen Einkommen.

Das unübersichtliche Feld an Aktivitäten für all diese Zielgruppen soll auf Grundlage einer stärker wahrgenommen Vernetzungsfunktion auf Landkreisebene bearbeitet werden. In geeigneten Beteiligungsformaten sollen die Akteure im Landkreis kontinuierlich vernetzt und Aktivitäten zu konkreten Themen und koordiniert werden. Dies kann in einem fest etablierten (Bei-)Rat für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Landkreis Böblingen münden.

### Erste Schritte

## Bewegen ohne Barrieren

- 1) Entwicklung eines Beteiligungsformats mit Interessenvertretern und Aufsetzen einer landkreisweiten Kooperationsplattform zur Begleitung des Projekts (Kreisverwaltung)
- 2) Festlegung einer Systematik für die Bewertung von Vorschlägen und Maßnahmen (Kreisverwaltung mit den zu Beteiligenden)
- 3) Recherche von besonders guten Beispielen zur Barrierefreiheit (Kreisverwaltung mit den zu Beteiligenden)
- 4) Entwicklung einer Auswahl von wegweisenden Maßnahmen für behindertenfreundliche Mobilität, verteilt über die Gemeinden im Landkreis (Kreisverwaltung mit den zu Beteiligenden)
- 5) Umsetzung der ausgewählten Maßnahmen in Kooperation von Landkreis, Gemeinden und Verbänden (Kreisverwaltung mit den zu Beteiligenden)
- 6) Aufbereitung als Handreichung für die Entwicklung vergleichbarer Ansätze in weiteren Gemeinden (Kreisverwaltung mit den zu Beteiligenden)

### Initiatoren und Projektpaten

- Kreisverwaltung
- Behindertenbeauftragter Kreis

### Verantwortlich für die Projektumsetzung

- Kreisverwaltung

### Weitere einzubindende Partner\*innen

- Behindertenverbände
- Verein Blickpunkt Auge
- Verein der Körperbehinderten
- Gehörlosenverband
- Gemeinden
- ÖV-Betreiber

### Beginn

*Start Beteiligungsformat 2019*

### Dauer

*Etablierung innerhalb von 2 Jahren  
Laufende Vernetzungsfunktion*

### Finanzierungsmöglichkeiten

### Flankierende Vorhaben

### Weitere Hinweise

### 3.4.2.2 Sicher pendeln mit dem Fahrrad

#### Sicher pendeln mit dem Fahrrad

##### Aktuelle Situation

Der Landkreis Böblingen möchte den Radverkehr fördern und sieht sich damit im Einklang mit landes- und bundesweiten Strategien. Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) hat das Thema Radverkehr im ländlichen Raum und der Region dabei einen besonders hohen Stellenwert, was unter anderem zu einer verstärkten Förderung von Radwegen an Bundesstraßen führt. Auf Landesebene gibt es ebenfalls eine Radstrategie, die mit unterschiedlichen Maßnahmen zur Finanzierung von Investitionen (LGVFG) und Kommunikation (RadKULTUR) hinterlegt ist. Darüber hinaus sind fast alle Kommunen Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW), worüber ein überregionaler Austausch erfolgt.

Das Radverkehrskonzept für den Landkreis Böblingen wurde 2014 erstellt und führt in der Ausgangslage nach Analyse des knapp 1000km langen Wegenetzes die bereits guten Bedingungen und die hohe Bedeutung des Fahrrades als Zu- und Abbringer zum ÖPNV im Berufsverkehr als auch die Dimensionen im Freizeitverkehr aus. Nach detaillierter Analyse insbesondere zur Verkehrssicherheit wurden im Ergebnis 599 notwendige Maßnahmen festgehalten und kartiert dargestellt. 283 Maßnahmen sind Knoten und 316 Maßnahmen Strecken zuordenbar. Der Umsetzungsprozess läuft und ist auf 10 Jahre ausgelegt. Das LRA hat in Zusammenarbeit mit den Kommunen eine koordinierende, beratende Rolle und auch eigene Förderrichtlinien für kommunale Vorhaben, die unter den Schwellen anderer Förderprogramme liegen. Aus dem Fachbereich konnten Aspekte genannt werden, die gut laufen aber natürlich auch, wo Optimierungsmöglichkeiten bestehen.

Im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes wird der Fokus auf den Alltagsradverkehr gelegt. Gemäß den Definitionen für Leitprojekte sollen daraus Signalwirkung entstehen, weshalb bewusst auch außerhalb der bestehenden Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes Projektansätze entwickelt wurden, die aber natürlich im Einklang mit den unterschiedlichen Handlungszielen damit liegen.

Zur Stärkung des Anteils der Fahrradfahrer bei den Pendlern werden zwei Probleme adressiert:

- a) Pendlern ist die Mitnahme eines Fahrrades zu den klassischen Zeiten zwischen 6:00 und 9:00 Uhr untersagt.
- b) Fahrradfahrer nehmen bei Kreuzungen („als schwächere Verkehrsteilnehmer“) Rücksicht auf den motorisierten Verkehr. Bei Lichtsignalanlagen mit Anforderungsschaltung warten sie bis das Signal kommt, um dann wieder loszufahren.

##### Ziele

- Gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsinfrastruktur
- Verbesserung der Wege und Wegeführung
- Verbesserung von intermodalem Mobilitätsverhalten – Abbau von Hürden
- Insgesamt Stärkung der Stellung des Radverkehrs gegenüber dem mIV

## Sicher pendeln mit dem Fahrrad

### Erwartete Ergebnisse

- Bürger\*innen greifen im Berufsverkehr, vermehrt auf das Fahrrad zurück (Anzahl Fahrradtransporte in den ausgewählten Buslinien steigt)
- Signalsteuerung mit Signalwirkung – auf der Strecke Verbesserung für Fahrradfahrer – kein Absteigen, Zeitgewinn und Komfortgewinn

### Kurzbeschreibung

#### A) Kapazität für Fahrradtransport in Bussen erhöhen

Zum einen sollte der Landkreis in seiner Verantwortung für die Bestellung der Busverkehre die Anforderung einer vermehrten Fahrradmitnahme bei der Ausschreibung als wichtiges Kriterium integrieren. Damit soll Fahrradfahrer ermöglicht werden, auch zu den klassischen Pendelzeiten Busverkehrs zu nutzen.

Busse könnten mit Halterungen ausgestattet werden, dass mehr Fahrräder transportiert werden können (Beispiel ist der Rems-Murr-Kreis <https://www.vvs.de/fahrrad2go-rmk/> , wo nun 8 Fahrrädern je Bus angenommen werden und der Kinderwagen weiterhin passt)

#### B) Signalsteuerung für Fahrradfahrer Optimieren

Die Erkennung von Fahrzeugen, Fußgänger und Radfahrer durch eine Wärmebildkamera ist technisch Standard und an vielen Stellen etabliert. Indem die Steuerung jeden Fußgänger und Radfahrer, der sich der Ampel nähert, automatisch erfasst, wird die Grünzeit für den Querungsvorgang verlängert oder auch das Signal so geändert, dass der Fahrradfahrer nicht absteigen muss. Das führt zu deutlich weniger bzw. kürzeren Wartezeiten für die Fußgänger und Radfahrer. Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) bildet die Grundlage für die Radverkehrspolitik in Deutschland. In Städten und Gemeinden mit hohem Radverkehrsaufkommen könnten Ampelschaltungen im Sinne einer grünen Welle für Radfahrer eingesetzt werden NRVP 2020, Oktober 2012, S. 27. Darüber hinaus könnten diese Signalanlagen insbesondere an dem Konfliktpunkt eingesetzt werden, wenn Verbindungen des Radverkehrs, die über Nebenstrecken führen, eine klassifizierte Straße queren.

### Erste Schritte

#### Transportkapazität Fahrräder für Busse erhöhen

- 1) Austausch mit Rems-Murr-Kreis und VVS zu den ersten Erfahrungen
- 2) Auswahl der Strecken und Ausschreibungstermine klären
- 3) Mehrkosten einplanen, Effekte abschätzen
- 4) Anpassen des Kriterienkataloges für Ausschreibung (dauerhafter Prozess)

## Sicher pendeln mit dem Fahrrad

### Signalanlagen für Fahrradfluss und Sicherheit

- 5) Auswahl der prädestinierten Querungen basierend auf dem Radverkehrskonzept
- 6) Abstimmung mit der zuständigen Kommune – politische Willensbildung (Verbände/ Fachgremien anhören)
- 7) Integration der Signalanlagen-Steuerung in lokales Umfeld / ggf. Maßnahmenbündel Radverkehr bei Bautätigkeit
- 8) Fördergelder aus den laufenden Programmen beantragen
- 9) Bauleitplanung

### Initiatoren und Projektpaten

- LRA
- Kommunalverwaltung
- VVS
- Fahrrad-Verbände
- Landesverwaltung

### Weitere einzubindende Partner\*innen

- NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

### Verantwortlich für die Projektumsetzung

- LRA – Fahrradbeauftragter

### Beginn

2.Quartal 2019

### Dauer

1 Jahr

### Finanzierungsmöglichkeiten

Nach der Kommunalrichtlinie der NKL werden Maßnahmen zur „Verbesserung des Alltagsradverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur“ mit 30% - 40% gefördert.

### Flankierende Vorhaben

Radverkehrskonzept des Landkreis Böblingen (2014): Leitfaden zur Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur 2015-2025

### Weitere Hinweise

Internetseite des Landes Baden-Württemberg zur Strategie Fahrrad  
<https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radnetz/>

## Sicher pendeln mit dem Fahrrad

ERA: Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz ERA) sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. In Baden-Württemberg ist die Anwendung der ERA 2010 verbindliche Voraussetzung für eine finanzielle Förderung.

Reduzierung Geschwindigkeiten: Rechtliche Einordnung:

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit obliegt der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde und muss im Rahmen der Umsetzung einer Einzelfallprüfung gemäß § 45 der StVO Absatz 9 unterzogen werden. Auch Schutzstreifen sind im Rahmen der Umsetzung durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen. Sie unterliegen aber explizit nicht den Einschränkungen des § 45 der StVO.

### 3.4.2.3 Knotenpunkte im öffentlichen Raum

#### Knotenpunkte im öffentlichen Raum

##### Aktuelle Situation

Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln erscheint vielen Bürgern aus unterschiedlichen Gründen als nicht attraktiv. Zentral sind dabei mangelnde (komfortable) Möglichkeiten zur Überwindung des Weges von und zu den Bushaltestellen und Bahnhöfen sowie Hürden beim Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel. An manchen Bahnhöfen und zentralen Bushaltestellen (!) können Fahrräder nicht sicher, regengeschützt und komfortabel abgestellt werden, weshalb insbesondere Halter von teuren Fahrrädern oder Pedelecs davor abschrecken. Ferner existieren keine Alternativen zum Einstieg in den ÖV – keine Car oder Bike-Sharing-Angebot, keine Plätze mit Verweildauer, wenn man eine Mitfahrgemeinschaft anstrebt und keine Infrastruktur für Elektrofahrzeuge, falls dieses bei einem Pendler bis zur Rückkehr parkt. Entsprechend wird oft die gesamte Strecke mit dem PKW gefahren.

Daher sollen Umsteigepunkte, sogenannte multimodale Verkehrsknotenpunkte oder Mobilitätshubs, an denen die Menschen schnell und komfortabel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern (Pkw, Fahrrad, Bus, Bahn, Taxi, Bike-Sharing, Car-Sharing etc.) wechseln können, eingerichtet werden.

Gerade im ländlichen Raum ist darauf zu achten, dass auch die Infrastruktur für private / ehrenamtliche / halb-öffentliche Angebote an den Mobilitätshubs sowie sichere Stellplätze für Fahrräder und Pedelecs bereitgestellt werden. Die Möglichkeit der Förderung von Mitfahrgelegenheiten kann einen bedeutenden Platz einnehmen.

##### Ziele

- Erleichterte Nutzung des Umweltverbunds, indem an wichtigen Bushaltestellen und an Bahnhöfen weitere Mobilitätsangebote miteinander verknüpft werden.
- Als positiver Nebeneffekt. Erhöhte Sichtbarkeit von Alternativen und verbessertes Zusammenspiel (z.B. zeitliche Abstimmung & Mobilitätsbedarf zu Stoßzeiten).
- Reduzierte Notwendigkeit zur Nutzung des eigenen PKW (für die gesamte Strecke)

##### Erwartete Ergebnisse

- 4 Mobilitätsstationen sind in Siedlungen und Gewerbegebieten errichtet und bieten die Verknüpfung von mindestens 4 Verkehrsträgern / Angeboten
- Auswahl von mindestens 30 Bushaltestellen, die prädestiniert sind für qualitativ hochwertige Abstellanlagen (evtl. individuelle Fahrradboxen) mit einem standardisierten Angebot zur Unterstützung der baulichen Umsetzung. (Anreize für den Bauträger Kommune)

## Knotenpunkte im öffentlichen Raum

- An Bahnhöfen findet man komfortable, überdachte und sichere Abstellmöglichkeiten für das eigene Fahrrad. Parkplätze sind vorhanden und mindestens zum Teil für CarSharing- sowie E-Autos reserviert
- Wachsendes Angebot für Car-/ Bike Sharing an den Mobilitätspunkten
- In ländlichen Regionen ist zu vermuten, dass Mobilitätsstationen die Betriebszeiten und Bedienungsgebiete im Nahverkehr ausweiten und flexibilisieren.

### Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Es soll ein intermodales System aufgebaut werden, beginnend mit kleinen lokalen Ansätzen. Möglichst viele Verkehrsträger werden vernetzt und ihre Dienste (Services wie Car-Sharing, Mietradsystemen, Taxiständen, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkte für elektrifizierte Verkehrsmittel sowie Park + Ride und Bike + Ride Flächen) optimal abgestimmt. Mobilitätsstationen entstehen auf öffentlichen Flächen, für deren Umnutzung ein Vertrag über Sondernutzungsrechte mit der zuständigen Verwaltungsstelle geschlossen werden muss. Die Flächen werden in der Regel unentgeltlich für den Anbieter zur Verfügung gestellt. In den meisten Fällen muss eine Umnutzung der vorhandenen Flächen erfolgen, weshalb der gestalterische Anspruch eines solchen Hubs von hoher Bedeutung ist.

Die Aktivitäten lassen sich in folgende Arbeitspakete einteilen:

- Vorleistungen – Anforderungen, Mindeststandards, Betreibermodelle
- Standort-Auswahl – hier müssen Potenziale erhoben werden und die rechtlichen Voraussetzungen (Grundstück / Nutzung) geklärt werden
- Betreiber-Auswahl / Management – Geschäftsmodell und Verträge mit den Mobilitätsanbietern
- Evtl. Schnittstellen zu laufenden Projekten / Integration weiterer Services
- Kommunikation – Unterstützung bei Bekanntmachung

### Erste Schritte

- 1) Bedarfsanalyse Konzeption
- 2) Projektträger finden
- 3) Definition des Projektstandortes
- 4) Finanzierung/ Fördermittel/ Grunderwerb
- 5) Bürgerbeteiligung
- 6) Beschlussfassung/ Diskussion in den Gremien
- 7) Umsetzung

**Initiatoren und Projektpaten**

**Verantwortlich für die Projektumsetzung**

**Weitere einzubindende Partner\*innen**

- NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

## Knotenpunkte im öffentlichen Raum

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Gemeinde (Kommune)                 |  |
| <input type="checkbox"/> Landesverwaltung                   |  |
| <input type="checkbox"/> Verkehrsverbände und –träger / VRS |  |
| <input type="checkbox"/> Bürger (-beteiligung)              |  |

**Beginn**  
2020

**Dauer**  
2-5Jahre

### Finanzierungsmöglichkeiten

Die Errichtung der Stationen wird in erster Linie durch öffentliche Gelder finanziert – Investitionen in Höhe von bis zu 400.000 Euro pro Mobilitätspunkt waren in einem Hamburger Pilotprojekt bisher die Erfahrung – jedoch variieren die Kosten sehr stark mit den örtlichen (Bau-) Bedingungen und Ansprüchen. Für die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur von Anschlussstellen reichen Beträge im niedrigen fünfstelligen Bereich.

Die „Ausgaben für die Errichtung von Mobilitätsstationen sowie der Einbau durch qualifiziertes externes Fachpersonal“ werden im Rahmen der Kommunalrichtlinie mit einem Zuschuss in Höhe von 30% - 40 % gefördert.

### Flankierende Vorhaben

Viele Anknüpfungspunkte mit dem Projekt „Digitalisierung – mit einem Klick alles im Blick“

### Weitere Hinweise

Hierzu gibt es aktuell eine Vielzahl Aktivitäten – meistens vom Land oder der Region Stuttgart ausgehend, aber häufig zum Nutzen des Landkreis BB. Im Landkreis BB sind zwei Verkehrsverbände (Naldo / VVS) zuständig und mitunter wäre eine bessere Abstimmung von Nöten (Eindruck aus Erstberatung in Herrenberg). zu fragen wäre auch, was sich mit den „eigenen“ Bahnen des Landkreises machen ließe (z.B. „Schönbuchbahn“).

Switch Hamburg <https://www.switchh.de/hochbahn/hamburg/switchh/homepage>

Region Stuttgart „Schaufenster Elektromobilität“: sichere Stellplätze für E-Bikes und Pedelecs an Bahnhaltepunkten

Offenburg: ein Netz von Mobilstationen (Mobilitätshubs), an denen Nutzer zwischen ÖPNV, Car-Sharing, Bike-Sharing, Lastenrädern oder dem eigenem Fahrrad bzw. Pkw wählen können.

### 3.4.3 Gemeinsam unterwegs im Jahr 2030

#### 3.4.3.1 Verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsticket

## Verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsticket

### Aktuelle Situation

Intermodale Mobilität funktioniert in der Planung vorab gut. Allerdings ist häufig der Zugang und die Abrechnung der Nutzung eines jeden einzelnen Verkehrsmittels notwendig (z.B. Parkgebühren, ÖPNV, Leihfahrrad oder Carsharing und vielleicht auch noch für eine Fahrgemeinschaft fallen Kosten an, die vorab nicht sicher kalkuliert werden (können) und zudem jeden Umstieg zwischen Verkehrsträgern zusätzlich erschweren, weil Zugangsdaten (z.B. Mitgliedkarten, Anmeldebestätigungen) und Abrechnungsprozesse erledigt werden müssen.

Auch bei multimodaler Mobilität (für die gleiche Strecke nimmt man mal den PKW und zu unterschiedlichen Anlässen auch mal den ÖV oder ein Sharing-Angebot, etc.) ist ein einfacher, komfortabler Wechsel nicht möglich.

Der VVS gibt als Träger der Monatskarten die PolyGo Card aus. Diese dient im Raum Stuttgart bereits als Ticket für unterschiedliche Mobilitätsangebote und auch für weitere Services der Stadt. Der einfache Zugang und zum Teil die Abrechnung aller Möglichkeiten funktionieren für die registrierten Benutzer.

### Ziele

- Reduktion der Brüche beim Umstieg von einem auf das andere Verkehrsmittel und somit einfachere Wahl von Verkehrsmitteln situativ zum Mobilitätsbedürfnis.
- Der Bürger soll einen verlässlichen Preis für die Strecke kennen und dieser beinhaltet alle Verkehrsmittel, die er dafür verwendet.
- Sofern bei Verkehrsmitteln eine Authentifizierung notwendig ist, soll diese möglichst einheitlich vom Prozess und Medium erfolgen (keine wiederholten Anmeldungen bei unterschiedlichen Anbietern und Verwendung von diversen PIN Nummern, Apps, Karten, Schlüsseln).

### Erwartete Ergebnisse

- Zuverlässige Reiseplanung mit Transparenz über alle Kosten
- Sicherstellung der Ressourcen bei Buchung (z.B. in Form von Reservierungen E-Ladeplätze oder Sharing-Angebote)
- Dienstverbesserung auf Basis der gewonnen Daten
- Cross-Selling von Angeboten zur Verbreitung und Steigerung der Nutzung (z.B. Angebote außerhalb der Stoßzeiten animieren zum Testen)

## Verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsticket

### Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Die PolyGo Card des VVS in Stuttgart ist ein Fahrausweis in Kreditkartenformat mit dem die Nutzer einen einheitlichen Zugang zu verschiedenen Angeboten haben. Somit wird dieser Weg bereits in Stuttgart besprochen (erste Konzeption 2012) und bietet den Abonnenten des VVS zusätzliche Services, die auch über Mobilitätsbedürfnisse hinaus gehen – z.B. Bibliotheksausweis.

Da es somit bereits eine große Anzahl von Nutzern auch im Landkreis gibt, sollte kein Konkurrenzprodukt entwickelt werden, sondern die Möglichkeiten der regionalen Ausweitung und Adaption im Fokus des Projektes stehen. Viele der Angebote in Stuttgart sind passend für die dortige Mobilität – sie sind aber nicht flächendeckend im Landkreis verfügbar (z.B. Car2go, Flinkster und Stadtmobil oder "Call a bike" und Nextbike). Elektromobilität stellt ebenfalls ein großes Anwendungsfeld dar, wenn über die Karte Ladeinfrastruktur freigeschaltet und Strom / Lademengen auch abgerechnet werden können.

Für die Adaption der Funktionalität in den Landkreis stehen strategisch unterschiedliche Wege offen (die grundsätzliche Bereitschaft der jetzigen Herausgeber vorausgesetzt).

A) Es kann zu einer einfachen Kooperation kommen, wo sich die Funktionalität der Karte in dem Maß erweitert, wie neue Services regional hinzugefügt werden. Vorteil wäre der einfache Prozess und höchstwahrscheinlich die geringsten Kosten. Potenzieller Nachteil ist eine fehlende Steuerungsfunktion (z.B. wenn man Aktionen fahren möchte und die Regeln für den Erhalt und die Nutzung sind identisch wie im Raum Stuttgart) und es kann auch zu technischen Problemen kommen, wenn zu integrierende Service andere nicht-kompatible Systeme im Einsatz haben oder der RFID Chip nicht über ausreichend Kapazität / Schlüssel verfügt.

B) es kann zu regionalen Ausprägungen der PolyGo Card kommen. Endorsed brands oder Tochterkarten sind Untergruppen der jetzigen Card und die verfügbaren Services mit der Karte werden genau definiert und freigeschaltet. Vorteile liegen in der Steuerungshoheit als Herausgeber der Karte. Neben Marketing-Aspekten und dem Design können auch Funktionalitäten bestimmt werden. Nachteile liegen in Schwierigkeiten der Abgrenzung – wann können welche Karten etwas, was die anderen Karten nicht können und zu welchen Bedingungen. Darüber hinaus ist das Kartenmanagement und die Erstellung und Ausgabe kostenintensiver.

Weitere Aspekte, die mit einem einheitlichen Zugangsmedium verbunden sind:

- Durchgängigkeit der Mobilitätsketten (planen / sicherstellen)
- Erlösmodelle und Steuerungssignale – z.B. über Parkgebühren bis hin zu Reservierungen von Park-and-Ride-Plätzen
- Niederschwelliger Zugang zur Reiseketten/ Preise/ Zeit
- Flexible Nutzung unterschiedlicher Angebote (Intermodalität und Multimodalität)
- Über Digitalen Service Best Price als Vielfahrer
- Anschlusssicherheit herstellen, Pünktlichkeit verbessern, Schwachstellen analysieren (Big Data)

## Verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsticket

### Erste Schritte

- 1) Strategiegelgespräche mit den Stuttgarter Straßenbahnen AG (Herausgeber PolyGo Card)
- 2) Abklärung der Möglichkeit im System „Let´s go BW“ zu agieren
- 3) Gesellschafts-/ Kundenbetrachtung/ Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
  - a. Ggf. Machbarkeitsstudie mit dem Fokus Wirtschaftlichkeit beauftragen
- 4) Integrierte Verkehrsdiskussion Kreis

### Initiatoren und Projektpaten

- Stuttgarter Straßenbahnen AG
- VVS
- DB
- Car Sharing
- Mobilität Dienstleister
- IT-Dienstleister

### Weitere einzubindende Partner\*innen

- Baden-Württemberg-Tarif GmbH (Gesellschaft für Let´s go Ticket BW)

### Verantwortlich für die Projektumsetzung

### Beginn

*Austausch mit Herausgeber PolyGo Card zu strategischen Aspekten in 2019; bei grundsätzlicher Machbarkeit einen Geschäftsplan erarbeiten bis Ende 2020*

### Dauer

*ZugangsmEDIUM herausgeben ab 2021/2022 bei Vorlaufzeit vor operativer Einführung von rund 1,5 Jahren*

### Finanzierungsmöglichkeiten

Abhängig von den Varianten der Umsetzung sind Kosten für das Karten-Management im hohen sechsstelligen Bereich und Ressourcen für das Partner-Management in Form eines kleinen Arbeitsteams (ca. 3-5 Personen) notwendig.

### Flankierende Vorhaben

Da das ZugangsmEDIUM die unterschiedlichsten Angebote vereint, ist jede Entwicklung auf den Teilgebieten relevant.

### Weitere Hinweise

Zu beachten ist die Entwicklung im mobilen Bereich, wo die Smartphones auch Funktionen von RFID Karten mit NFC übernehmen, d.h. es gibt eine Tendenz zu Substitution der physischen Karte (mit Chip). In dem Zeitraum bis 2020 werden viele Sharing-Angebote vollständig auf digitale Lösungen umstellen, so dass eventuell sich die Zugangsvoraussetzungen dort ändern.

### 3.4.3.2 Landkreis Böblingen fährt mit

#### Landkreis Böblingen fährt mit

##### Aktuelle Situation

Die **hohe Verkehrsbelastung** im Landkreis Böblingen geht in weiten Teilen auf ein hohes PKW-Aufkommen zu den **Berufs-Pendel-Zeiten** zurück. Ein Großteil dieser Fahrten wird mit einem **geringen Besetzungsgrad** in den Fahrzeugen absolviert – häufig durch Alleinfahrer.

Da in einer Automobil-affinen Region die Potenziale für eine Verlagerung weg vom PKW begrenzt sind, müssen auch Möglichkeiten gefunden werden Verbesserungen innerhalb des mIV zu bewerkstelligen. Ein Ansatz hierfür ist die Erhöhung des Besetzungsgrads und eine damit verbundene Reduktion der Anzahl der PKW. Hier setzen die Maßnahmen zur Unterstützung von Fahrgemeinschaften an.

Traditionell werden - häufig stabile und langjährige - Fahrgemeinschaften innerhalb der Familie und zwischen Bekannten und Kolleg\*Innen gepflegt. Es gilt diesen Kreis zu erweitern.

Die Schaffung von entsprechender Infrastruktur und Angeboten zur einfacheren Vermittlung von Fahrgemeinschaften sind dabei die Haupthebel.

Zur **Infrastruktur** zählen sogenannte Parken+Mitfahren Parkplätze (P+M Plätze), die häufig an stark frequentierten Pendler Routen ein Mitfahren ab Teilstrecke ermöglichen. Im Landkreis Böblingen bestehen bereits P+M Parkplätze (A8: Rutesheim; A81: Herrenberg) sowie weitere in den benachbarten Landkreisen entlang A8, A81 und B27). Aber auch einfache und kostengünstige Infrastruktur wie Mitfahrbänke können einen Beitrag - überwiegend auf privaten und Versorgungswegen - leisten.

Auf Seite der **Vermittlung** von Mitfahrgelegenheiten sind es vor allem **Mitfahrssysteme** und **Plattformen**, die mittels Apps Fahrer und Mitfahrer effizient vernetzen. Flächendeckende Angebote wie flinc werden von Bürgern im Landkreis genutzt. Einzelne Betriebe haben innerbetriebliche Angebote geschaffen (Beispiel Porsche). Eine diese Aktivitäten vernetzende Plattform gibt es bislang nicht.

##### Ziele

- Fahrgemeinschaften sind im Landkreis Böblingen eine weit verbreitete Alternative zur 1-Personen-Fahrt im PKW
- Mitfahren ist vor allem auf den Berufswegen eine etablierte Alternative und wird aufgrund der guten Erfahrungen auch privat praktiziert
- Digitale Angebote zur Organisation des Mitfahrens (Mitfahrplattformen) werden ebenso selbstverständlich genutzt, wie analoge Infrastruktur (Mitfahrparkplätze, Mitfahrbänke)

##### Erwartete Ergebnisse

- Flächendeckendes Angebot an Infrastruktur (zum Parken, Mitnehmen und Warten)
- Zusätzliche Mobilitätsangebote (vernetzte Plattformen, niedrighschwellige Angebote wie Mitfahrbänke)
- Reduzierte mIV-Fahrten

## Landkreis Böblingen fährt mit

- Erhöhter Besetzungsgrad im miV

### **Kurzbeschreibung:**

Mitfahren kann auf verschiedene Arten organisiert und gestärkt werden. Je nach Ansatz werden unterschiedliche Zielgruppen angesprochen.

### **Mitfahrplattform für die Bürger**

Da innerhalb der Bürgerschaft bereits bewährte Angebote genutzt werden (siehe Nutzergruppe innerhalb LK auf flinc-Plattform), wird die Prüfung von Vernetzungsmöglichkeiten zwischen privaten und (über-)betrieblichen Angeboten sowie eine stärkere Bewerbung der Thematik im Mittelpunkt stehen.

### **Fahrgemeinschaften im Betrieb**

Um eine möglichst große Grundgesamtheit an möglichen Zusammenfahrern anzusprechen sind die ähnlichen Fahrtrouten Grundvoraussetzung. Hier liegen durch das gemeinsame Fahrtziel der Belegschaften große Potenziale in betrieblichen Ansätzen. Die Chancen werden noch erhöht, wenn in überbetrieblichen Ansätzen Fahrgemeinschaften zwischen Mitarbeiter\*Innen aus benachbarten Unternehmen unterstützt werden. Dies lässt sich durch gezielte Angebote in Gewerbegebieten bewerkstelligen.

### **Mitfahrbänke (hauptsächlich für private Fahrten)**

Aufbauend auf Erfahrungen aus Kommunen, in denen bereits Mitfahrbänke in Betrieb sind, werden weitere geeignete Situationen im Landkreisgebiet ermittelt und der entsprechende Erfahrungsaustausch organisiert.

### **Mitfahrplätze (P+M Parkplätze) für Pendler**

Auf Grundlage der guten Erfahrungen mit bestehenden P+M Plätzen in der Region werden mögliche Lücken im Netz der Mitfahrplätze ermittelt. Entsprechende Kommunen werden auf die Möglichkeiten aufmerksam gemacht und mit Informationen zu Finanzierungsmöglichkeiten ausgestattet.

### **Erste Schritte**

#### **Mobilitätsplattform**

- 1) Prüfung der Möglichkeiten für ein landkreisweit vernetztes Angebot (Kreisverwaltung)
- 2) Organisation von Kooperationsgesprächen zwischen Kreis und interessierten Kommunen und Unternehmen im Landkreis (Kreisverwaltung) unter Einbindung von Anbietern für Plattformlösungen

## Landkreis Böblingen fährt mit

### Fahrgemeinschaften im Betrieb

Im betrieblichen Bereich werden die ersten Schritte innerhalb der Maßnahmen zur Konvoi-Beratung und der Sofortmaßnahme zum BMM innerhalb des LRA festgelegt. Wie oben beschreiben sollte eine vernetzte Lösung angestrebt werden.

### Mitfahrplätze (P+M Parkplätze)

- 1) Ermittlung von Lücken im Angebot innerhalb des LK (Kreisverwaltung mit Verkehrsministerium Land/ Regierungsbezirk Stuttgart)
- 2) Kontaktaufnahme mit möglichen Kommunen für weitere Standorte mit Informationen zu Umsetzungsmöglichkeiten und Förderkulissen

### Mitfahrbänke

- 1) Ermittlung von geeigneten weiteren Standorten für Mitfahrbänke im LK (Kreisverwaltung)
- 2) Information zu Thematik mit Erfahrungsbericht in Bürgermeisterdienstbesprechung (Kreisverwaltung)
- 3) Organisation von Erfahrungsaustausch zwischen interessierten Kommunen (Kreisverwaltung)

### Initiatoren und Projektpaten

- Mitfahrplätze/Mitfahrbänke: Landkreis als Vernetzer und Anreger für Kommunen
- Vernetzte Plattform: Kreis und/oder Unternehmen bzw. einzelne Kommunen – abhängig von zu wählender Kooperationsform

### Verantwortlich für die Projektumsetzung

- Mitfahrplätze/Mitfahrbänke: Kommunen
- Vernetzte Plattform: Kreis und/oder Unternehmen bzw. einzelne Kommunen – abhängig von zu wählender Kooperationsform

### Weitere einzubindende Partner\*innen

- Plattform: Verschiedene Anbieter von technischen Lösungen
- Mitfahrplätze: Träger Straßenbau und Fördermittelgeber
- Mitfahrbänke: Sponsoren

**Beginn**  
2019

**Dauer**  
*Vernetzte Plattform 2020*  
*Ausbau Parkplätze/ Bänke abhängig von zu ermittelndem Bedarf und Entscheidungen der Kommunen*

## Landkreis Böblingen fährt mit

### Finanzierungsmöglichkeiten

- Mitfahrplattformen: Je nach Kooperationsmodell Kreis, einzelne Kommunen, einzelne Unternehmen oder eine Kombination
- P+M Plätze: Finanzierung durch Bundesgelder an Autobahnen
- Mitfahrbänke: Lokale Sponsoren für Bänke

### Flankierende Vorhaben

### Weitere Hinweise

- Ein Überblick zu allen P+M Plätzen in BW findet sich hier: [vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/auto-und-motorrad/parken-und-mitfahren/](http://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/auto-und-motorrad/parken-und-mitfahren/)
- Link zur aktuellen Nutzergruppe „Landkreis Böblingen“ innerhalb der Mitfahrplattform flinc: <https://flinc.org/groups/1305-landkreis-boeblingen>

### **Gutes Beispiel: P+M Parkplatz Rutesheim**

Seit April 2015 können Pendler ihren Wagen an der A 8 bei Rutesheim parken. Gleich neben der Autobahnanschlussstelle Rutesheim können Pendler ihre Autos stehen lassen und mit Kollegen zur Arbeit fahren. Der Platz umfasst 109 Stellplätze.

Den Platz hatte die Kommune geplant und vorfinanziert. Die Kosten von rund 560 000 Euro zahlte aber letztlich der Bund.

### **Gutes Beispiel: Mitfahrbänke in Gärtringen und Rohrau**

Die Gemeinden Gärtringen (Kreis Böblingen) und Rohrau haben sich entschieden 2019 jeweils eine Mitfahrbank zu errichten. Die zwei Kilometer von Rohrau bis nach Gärtringen (Kreis Böblingen) und damit bis zur nächsten S-Bahn-Station sollen für alle Rohrauer ohne fahrbaren Untersatz so leichter überbrückbar werden. Aktuell verbindet beide Orte nur eine Buslinie, die häufig einen zeitaufwendigen Umweg über Nufringen macht. Die Mitfahrbank soll diese Lücke unbürokratisch schließen helfen.

### 3.4.3.3 Bus Rapid Transit (BRT) / BHLS-Systeme

#### Bus Rapid Transit (BRT) / BHLS-Systeme

##### Aktuelle Situation

Die Erschließung durch den ÖPNV und das korrespondierende Angebot sind in weiten Teilen des Landkreises Böblingen gut. Gerade die S-Bahn nimmt hier eine zentrale Funktion ein. Wie für die gesamte Region Stuttgart kann ein Verbesserungspotenzial vor allem in tangentialen Querverbindungen zu bestehenden Hauptlinien gesehen werden.

##### Ziele

- Gestärkter ÖV durch attraktiveres Busangebot
- Erhöhte Nutzerzahlen bei Busverkehr
- Akzeptanz des Umstiegs von Subsystemen

##### Erwartete Ergebnisse

- Pilotlinie in Betrieb im Landkreis
- Nachfragesteigerung durch gesteigerte Attraktivität

##### Kurzbeschreibung

Bus Rapid Transit (BRT) <sup>1</sup> ist ein qualitativ hochwertiges busbasiertes öffentliches Verkehrssystem, das durch den Einsatz von spezieller Infrastruktur, kurzer Taktzeiten sowie exzellentem Marketing und Kundenservice schnelle, komfortable und kostengünstige urbane Mobilität bereitstellt.

Nachfragestarke Buslinien werden durch bahnähnliche Charakteristik aufgewertet (kurze Reisezeit, stabiler Betrieb, dichter Takt, Systemkonzept)

##### Erste Schritte

- 1) Vorkonzeption (VVS)
- 2) Identifikation der potentiellen BHLS-Linien (VVS)
- 3) Ermittlung des Infrastruktur-Bedarfs (VVS mit betroffenen Kommunen im Pilotgebiet)
- 4) Förderantrag/ Finanzierungsvereinbarung (VVS)
- 5) Baurecht herstellen (B-Plan, Planfeststellung) (betroffene Kommunen im Pilotgebiet)
- 6) Herstellung (VVS mit betroffenen Kommunen im Pilotgebiet)
- 7) Betrieb organisieren (VVS)

Initiatoren und Projektpaten

Weitere einzubindende Partner\*innen

<sup>1</sup> Der häufig parallel verwendete Begriff BHLS-Systeme (Buses with a High Level of Service) fokussiert stärker auf die Fahrzeuge selbst – gerade bei Ausgangssituationen, die aus Platzgründen kaum Möglichkeiten für separate Fahrspuren lassen.

Bus Rapid Transit (BRT) / BHLS-Systeme	
<input type="checkbox"/> VVS <input type="checkbox"/> Kommune(n) im Pilotgebiet  <b>Verantwortlich für die Projektumsetzung</b> <input type="checkbox"/> Verkehrsunternehmen <input type="checkbox"/> Kommune(n) im Pilotgebiet	<input type="checkbox"/> potenzielle Kommunen <input type="checkbox"/> Landkreis <input type="checkbox"/> Fördermittelgeber (Land BW)
<b>Beginn</b> <i>Beginn Vorkonzeption 2019</i>	<b>Dauer</b> <i>Umsetzungszeitraum von etwa 3 Jahren (Anhaltspunkt vergleichbare Projekte in Frankreich)</i>
<b>Finanzierungsmöglichkeiten</b> <i>Förderprogramm Land BW</i>	
<b>Flankierende Vorhaben</b>	
<b>Weitere Hinweise</b>	

**Gutes Beispiel: Ligne G, Straßburg**

Die Bus rapid Transit Linie in Straßburg (Ligne G) mit einer Länge von 5km transportiert täglich 10.000 Fahrgäste und fährt 80% des Weges auf einer eigenen Trasse. Die Linie ist direkt an das dortige Tramnetz angebunden. Das Projekt hatte einen Umfang von 25 Mio. € und konnte innerhalb von 3 Jahren umgesetzt werden (Bauzeit: 10 Monate). Trotz hochwertiger Technik und Design kostete das BRT-System mit 4.7 Mio. € /km deutlich weniger als vergleichbare Schienensysteme (LRT Stuttgart, U12 Hallerschlag (2013) 12.5 Mio. € /km; LRT Freiburg Gundelfingen (2014) 13.6 Mio. € /km).

Quellen: CUS Strasbourg, SSB AG Stuttgart, VAG Freiburg.

### 3.4.3.4 Autonomes Fahren im Verbund

#### Autonomes Fahren im Verbund

##### Aktuelle Situation

Autonom fahrende Fahrzeuge stehen hoch auf der Liste der technologischen Innovation. Während es in den letzten Jahren große Fortschritte gab, fehlt noch der technische Feinschliff, sodass sich solche Fahrzeuge zuverlässig im normalen Verkehr bewegen können. Allerdings ist die Technologie soweit fortgeschritten, dass es lohnt, sich über die dann möglichen Einsatz- und Geschäftsfelder Gedanken zu machen. Eine Einsatzmöglichkeit ist das autonome Vorfahren eines leeren Fahrzeugs, das dann von einem Insassen zum Ziel gelenkt wird und dabei (teil-) autonom agiert. Daimler hat vor kurzem ein solches Konzept vorgestellt und plant Schritte zur Umsetzung.

Autonomes Fahren hängt wie viele andere innovative Formen der Mobilität vom Vorhandensein detaillierter Daten über den Weg und die anderen Fahrzeuge ab. Diese Daten müssen nicht nur vorhanden, sondern auch in Realzeit verfügbar sein. Das Hermann-Hollerith-Zentrum arbeitet in mehreren Projekten zum Thema Gewinnung von und Umgang mit Realzeit-Daten im Verkehrsbereich. Ein Kooperationsprojekt dazu ist gerade unter Beteiligung von Sindelfingen und Böblingen angelaufen und könnte auf weitere Anwendungen im Landkreis ausgedehnt werden.

##### Ziele

- Erfahrungen mit der Technologie und deren Anwendungsmöglichkeiten
- Erkenntnisse bei den Kommunen und Unternehmen im Landkreis bezüglich dem technischen und zeitlichen Entwicklungshorizont der Technologie
- neue Formen der Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand, Forschungseinrichtungen und Automobilunternehmen

##### Erwartete Ergebnisse

- vorzeigbare technische Lösungen als Anziehungspunkt für Experten und interessierte Kreise
- Studie zu künftigen Aufgaben von Verkehrsbehörden aufbauend auf Erkenntnissen des Projekts

##### Erste Schritte

- 1) Gespräche mit der Automobilindustrie und weiteren potenziellen Partnern:
- 2) Hermann-Hollerith-Zentrum (Prof. Rossmann wg. OpenData-Projekt)
- 3) Daimler (Prof. M. Reeb)
- 4) Porsche (über Prof. Maximilian Gege von B.A.U.M. e.V., Mitglied des Nachhaltigkeitsbeirats)
- 5) Workshop mit potenziellen Partnern zur Definition eines Kooperationsprojekts, ggf. unter Einsatz einer Innovationsmethode wie z.B. Design Thinking

## Autonomes Fahren im Verbund

- 6) Erstellen einer Projektskizze als Grundlage für weitere Planungen und ggf. Beantragung von Fördermitteln
- 7) Durchführung von mindestens Teilen eines Pilotprojekts im Kreis Böblingen

### Initiatoren und Projektpaten

Verantwortlich für die Projektumsetzung

### Weitere einzubindende Partner\*innen

- Kommunen
- Mobilitätsanbieter
- Automobilindustrie
- Hochschulen bzw. Forschungseinrichtungen (z.B. Hermann-Hollerith-Zentrum, KIT)

Beginn

Dauer

### Finanzierungsmöglichkeiten

### Flankierende Vorhaben

Open Data Projekt des Hermann-Hollerith-Zentrums

Forschungsprojekte des KIT (Karlsruhe) zum autonomen Fahren

### Weitere Hinweise

### 3.4.4 Gar nicht unterwegs im Jahr 2030

#### 3.4.4.1 Arbeiten statt Staustehen

#### Arbeiten statt Staustehen

##### Aktuelle Situation

Während der Pendelhauptzeiten besteht im Landkreis Böblingen eine sehr hohe Verkehrsbelastung. Diese schädigt Umwelt und Gesundheit und führt zu erheblichen Verlängerungen der Fahrzeiten einzelner Pendler. Hierdurch wenden viele Pendler einen großen Teil ihrer Freizeit für Arbeitswege auf.

In Zeiten, in denen die **Digitalisierung** immer weiter voranschreitet, sind feste Arbeitsplätze in vielen Fällen nicht mehr nötig. Durch wohnortnahe Möglichkeiten des Arbeitens (**Co-Working-Spaces**) ließen sich zum einen viele Wege sparen, zum anderen ermöglicht es den Arbeitsgebern weniger Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen und damit Fläche zu sparen. Bisher gibt es im Landkreis nur wenige Möglichkeiten solche Möglichkeit, wohnortnah aber nicht im eigenen Haus oder in der eigenen Wohnung zu arbeiten. Bekannt ist vor allem der Co-Working-Space in Herrenberg (<https://coworking0711.de/standorte/herrenberg/>).

##### Ziele

- Klarheit über den Bedarf an Co-Working Spaces in der Stadt und auf dem Land
- Erfahrung aus der Errichtung von exemplarischen Co-Working-Spaces

##### Erwartete Ergebnisse

- Erfahrungsberichte aus der Errichtung und dem Betrieb von 2-3 Co-Working-Spaces in verschiedenen Konstellationen
- Broschüre für Interessenten zur Errichtung von Co-Working-Spaces

##### Kurzbeschreibung

Durch die exemplarische Schaffung von dezentralen, gemeinsam nutzbaren Büroräumen soll gezeigt werden, dass diese Form des Arbeitens akzeptiert wird und dadurch unnötige Pendelverkehre reduziert werden. Solche Gemeinschaftsbüros für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mehrerer Firmen (Co-Working Spaces) sind als Alternative zur Heimarbeit (Home-Office) zu verstehen. Die für reibungsloses Arbeiten nötige Ausstattung (z.B. Internetzugang mit guter Bandbreite) wird durch den Betreiber bereitgestellt und wahlweise von den Nutzern oder deren Arbeitsgebern finanziert. Um die Attraktivität zu steigern sollen bei den Co-Working Spaces weitere Angebote geschaffen werden wie Kinderbetreuung oder Anlieferung von im Internet bestellten Waren.

## Arbeiten statt Staustehen

### Erste Schritte

- 1) Erstellung einer Übersicht zu den gewerblichen Angeboten für Co-Working Spaces (z. B. Regus, WeWork, Microsoft) und den bereits vorhandenen Angeboten in der Region
- 2) Befragung bei den Auspendlern und deren Arbeitgebern zu Machbarkeit, Interesse und Möglichkeiten einer finanziellen Beteiligung
- 3) Pilot-Versuch mit 2-3 kleinen Co-Working-Spaces in unterschiedlichen Teilen des Landkreises
- 4) Auswertung der Pilotversuche und Aufbereitung als Broschüre für Nachahmer

### Initiatoren und Projektpaten

- Unternehmen mit Einpendlern aus dem Landkreis
- Kommunen
- Betreiber von Co-Working-Spaces

### Weitere einzubindende Partner\*innen

### Verantwortlich für die Projektumsetzung

### Beginn

### Dauer

### Finanzierungsmöglichkeiten

für Schritte 1.-2. in 2019: Honorare für Gutachter und Moderatoren ca. 30.000 EUR (bzw.) Eigenleistung im Landratsamt).

### Flankierende Vorhaben

### Weitere Hinweise

### 3.4.4.2 Lieferservice Böblingen: „Wir bringen Vielfalt“

#### Lieferservice Böblingen: „Wir bringen Vielfalt“

##### Aktuelle Situation

In vielen Orten und Ortsteilen gibt es keine Versorgungsangebote mehr, die es Menschen erlauben würden wohnortnah einzukaufen. Selbst für kleinste Einkäufe werden längere Strecken zurückgelegt. Für Menschen ohne eigenes Auto bedeutet die fehlende Versorgungsmöglichkeit am Wohnort, dass sie für jede Erledigung und jeden Einkauf auf andere Personen angewiesen sind.

Eine Alternative dazu stellen Liefer- und Abholdienste dar, bei denen z.B. im Internet bestellte Güter mehrerer Käufer mit einer Fahrt ausgeliefert oder an vorbestimmten Orten zur Abholung bereitgestellt werden.

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

##### Ziele

- Weniger Verkehr durch verbesserte Nahversorgung mit Gütern und Dienstleistungen
- Liefer- und Abholdiensten für (regionale) Lebensmittel und andere Güter

##### Erwartete Ergebnisse

- tragfähige Organisation zur Realisierung eines Lieferdienstes für (regionale) Produkte
- Abholstationen im Nahbereich ( $\approx 0,5 - 1,0$  km), bevorzugt an viel besuchten Plätzen (Markt, Rathaus, Schule)
- Erfahrungsbericht als Grundlage für die Weiterentwicklung oder Replizierung

##### Kurzbeschreibung

Es werden neue Nahversorgungsangebote geschaffen, die die vorhandenen ergänzen und stärken. Welche Bereiche untersucht bzw. für welche Bereiche Einzelmaßnahmen entwickelt werden könnten, muss zunächst genauer ermittelt werden. Ein Schwerpunkt soll im Bereich von Lieferdiensten in Verbindung mit Dorfläden liegen. Denkbar ist die Anbindung an die Marke HEIMAT und deren Logistik.

Insgesamt sollen alle Arten von Logistik in der Region auf den Prüfstand gestellt werden. Dies kann in Anbetracht der Übermacht von großen Logistiksystemen wie UPS, DHL oder Amazon gerade auch für die kleinen und mittelständischen Logistikunternehmen in der Region von Bedeutung sein.

Ergänzend zum Aufbau regionaler Lieferdienste mit gemeinsamen, verteilte Abholstationen soll auch geprüft werden, inwiefern etablierte Zubringer- + Lieferdienste gebündelt und vernetzt werden können. In jedem Fall sollen Intelligente, digitale Steuerungen zur Strecken- und Lieferzeitpunktoptimierung eingesetzt werden.

## Lieferservice Böblingen: „Wir bringen Vielfalt“

### Erste Schritte

- 1) Interessierte Partner aus den Bereichen Erzeugung, Verarbeitung, Handel und Logistik an einen Tisch bringen und die Ziele und Entwicklungsschritte festlegen
- 2) diverse Geschäfts- und Gebührenmelle entwickeln und Wirtschaftlichkeit analysieren (Erstellung eines Geschäftsplans)
- 3) Organisationsstruktur entwickeln und Projektgesellschaft gründen (GmbH, eG o.ä.)
- 4) Standortplanung für Ausliefer- und Abholstationen planen und dabei Verknüpfung mit anderen Projekten (Pooling, Nahversorgung) prüfen
- 5) EDV (HW, SW) in Auftrag geben
- 6) Transportmittel für letzte Meile beschaffen (z.B. Lastenräder)

### Initiatoren und Projektpaten

- ???
- 

### Verantwortlich für die Projektumsetzung

### Weitere einzubindende Partner\*innen

- bestehende Liefer- / Frischdienste
- Gemeinden
- Lokale Händler
- Dienstleister für die Sammellieferung
- Betrieb des Zentrums
- GEW (Behindertenwerkstatt für Lastenräder)

### Beginn

### Dauer

### Finanzierungsmöglichkeiten

### Flankierende Vorhaben

ggf. Förderung im Programm land.digital

### Weitere Hinweise

- BMUB Broschüre: Nahversorgung im ländlichen Raum: [http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Broschueren/nahversorgung\\_laendl\\_raeume\\_broschuere\\_bf.pdf](http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/nahversorgung_laendl_raeume_broschuere_bf.pdf)
- vergleichbares Vorhaben derzeit im Aufbau in Heidelberg und Umgebung

### 3.4.4.3 Modellkommune für Nachhaltige Mobilität

#### Modellkommune für Nachhaltige Mobilität

##### Aktuelle Situation

Städte und Dörfer sind vom Verkehr stark belastet. Sowohl die Umwelt als auch die Anwohner leiden unter dem lungenschädigenden Einfluss der Feinstaubpartikel in Autoabgasen. Der Verkehrslärm stellt eine weitere hohe Belastung dar. Oft ist die Aufenthaltsqualität in den Ortszentren sehr gering, was deutlich zu Lasten des örtlichen Handels und der Gastronomie geht. Erschwerend kommt hinzu, dass die Lenkung der Fußgänger auf den innerörtlichen Fußwegen oft wenig intuitiv erfolgt und hierdurch Orientierungsprobleme entstehen können, die die Unsicherheit bzw. das Unsicherheitsgefühl im Straßenverkehr weiter erhöhen.

Gemeinden haben es nicht in der Hand, den übermächtigen Verkehr zu bändigen. Fahrverbote können allenfalls eine vorübergehende Lösung sein und die Menschen zum Nachdenken über intelligent(er)e Lösungen bringen. Allerdings steht den Gemeinden durchaus ein große Zahl von Möglichkeiten im hoheitlichen, planerischen und freiwilligen Bereich zur Verfügung um den Bedarf an Transporten und damit den Verkehr zu reduzieren. Fahrverbote können dabei allenfalls eine vorübergehende Lösung sein und die Menschen zum Nachdenken über intelligent(er)e Lösungen bringen.

##### Ziele

Beispiel für eine multidimensionale Herangehensweise an das Thema Verkehrsvermeidung bei Erhalt der Mobilität in einer ausgewählten Gemeinde im Landkreis

##### Erwartete Ergebnisse

- umfassender Plan zum kurz-, mittel- und langfristigen Umgang mit dem Thema
- erfolgreich umgesetzte Maßnahmen mit Signalwirkung für weitere Maßnahmen in der Gemeinde und die Nachahmung in anderen
- Handreichung in Form einer Tool-Box mit Beschreibungen zum Vorgehen, zur Bewertung von Beispielen und schließlich zur Umsetzung der ausgewählten Maßnahmen

##### Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Eine Gemeinde soll ausgewählt werden, in der möglichst viele Möglichkeiten des kommunalen Handelns erprobt und für Viele sichtbar dargestellt werden. Nicht zuletzt mit Hilfe des Landratsamts und den Expert\*innen aus dem Mobilitätsforum sollen alle Handlungsmöglichkeiten ausgelotet und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen exemplarisch umgesetzt werden. Zu den möglichen Maßnahmen in der Modellkommune können zählen:

- Belebung des Ortskerns durch gezielte Reduzierung der Verkehrsbelastung und Schaffung von Angeboten mit hoher Aufenthaltsqualität
- Parkraumbewirtschaftung und Rückbau von Parkflächen zur Erhöhung der Anreize für das Parken außerhalb des Ortskerns oder den gänzlichen Verzicht auf das Auto

## Modellkommune für Nachhaltige Mobilität

- Ausweisung von Baugebieten ohne motorisierten Individualverkehr (mit Ausnahmen für e-Bikes, e-Scooter, e-Fahrzeuge)
- Einführung eines Stadtbusses mit attraktiver Taktung und Streckenführung
- Änderung der Stellplatzsattung zur Mobilisierung umwelt- und sozialverträglicher Verkehre (z.B. mit kleinen oder Elektrofahrzeugen)
- Angeboten zum Transport der Einkäufe zu Parkplätzen außerhalb der Altstadt mittels Lastenrobotern
- attraktive Treffpunkte im Ortskern, ggf. mit einem genossenschaftlich betriebenen Dorfgasthaus
- Stärkung des nachbarschaftlichen Engagements im Zusammenhang mit Mobilität (z.B. Mitfahrgemeinschaften, Bring- und Abholgemeinschaften)

### Erste Schritte

- 1) Auswahl einer Gemeinde, die stellvertretend für die anderen umfassend auf dem Weg zur Beispielkommune unterstützt werden soll; ggf. Beantragung von Fördermitteln
- 2) Bestandsaufnahmen zu den verkehrlichen Brennpunkten inkl. Parkflächen und Regelungen des Verkehrs
- 3) Durchführung eines Beteiligungsprozesses mit interessierten Bürgern, deren Vereinigungen und Experten zur Bewertung der Situation und dem gemeinschaftlichen Aufzeigen von Lösungsansätzen
- 4) Erstellen eines Konzepts mit Handlungsprinzipien und einem konkreten Maßnahmenplan mit Unterstützung des Landratsamts und anderen Expert\*innen zum Thema
- 5) Umsetzen von Sofortmaßnahmen
- 6) Beginn der Umsetzung von umfangreicheren Maßnahmen, stets begleitet von Öffentlichkeitsarbeit in der Gemeinde und darüber hinaus
- 7) Erstellung einer Handreichung für andere Gemeinden, in der der Arbeitsprozess sowie die Ergebnisse motivierend dargestellt sind

### Initiatoren und Projektpaten

Landratsamt

### Verantwortlich für die Projektumsetzung

ausgewählte Gemeinde

### Weitere einzubindende Partner\*innen

- Kommunen
- Verbände wie BUND, VCD
- Verkehrsbehörde
- Interessierte Bürger

### Beginn

### Dauer

### Finanzierungsmöglichkeiten

## Modellkommune für Nachhaltige Mobilität

Flankierende Vorhaben

Weitere Hinweise

Zu beachten