

## **8 Anlage 2 – Maßnahmensteckbriefe**

# Klimamobilitätsplan Landkreis Ludwigsburg

## Maßnahmensteckbriefe

### Übersicht



#### 1. Infrastruktur

- 1.1 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
- 1.2 Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur
- 1.3 Angebotserweiterung ÖPNV



#### 4. Stadt- und Raumentwicklung

- 4.1 Entwicklung nachhaltiger Siedlungskonzepte
- 4.2 Zukunftsgerechte attraktive Nahmobilität



#### 2. Mobilitätsangebote

- 2.1 Attraktivierung ÖPNV
- 2.2 Intermodalität und Vernetzung
- 2.3 Sharing-Angebot ausweiten



#### 5. Mobilitätsmanagement und -info

- 5.1 Arbeitswegemobilität
- 5.2 Mobilitätsberatung und -förderung
- 5.3 Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation
- 5.4 Regionale Zusammenarbeit und Steuerung



#### 3. Stadtverträgliche Kfz-Verkehre

- 3.1 Alternative Antriebe
- 3.2 Organisation der Liefer- und Wirtschaftsverkehre
- 3.3 Parkraummanagement
- 3.4 Verkehrssteuerung und Geschwindigkeitsniveau



Projektkommunen Klimamobilitätsplan Landkreis Ludwigsburg. Eigene Darstellung.

## Legende – Erläuterung der Karten zu der Beschreibung der Maßnahmen

Im Folgenden werden die Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs des Klimamobilitätsplans des Landkreises Ludwigsburg mit Hilfe von Maßnahmensteckbriefen beschrieben.

Teil eines jedes Maßnahmensteckbriefs ist dabei eine Karte der Kreiskommunen des Landkreises Ludwigsburg.

Mit einer blauen Einfärbung sind in den Karten alle Kreiskommunen markiert, die mindestens eine Einzelmaßnahme in den Katalog des Klimamobilitätsplans aufgenommen haben, die auf die jeweils beschriebene Maßnahme zutrifft (z.B. Maßnahme 1.1.5 Verbesserung der Radwege).

Ist neben der Karte der Kreiskommunen zudem das Klimaschutz-Logo des Landkreises angebracht, so hat auch die Kreisverwaltung mindestens eine Einzelmaßnahme in den Maßnahmenkatalog aufgenommen, die der beschriebenen Maßnahme zuzuordnen ist (z.B. Maßnahme 1.1.1 Einrichten von Radverkehrsinfrastruktur).

Überlagert das Klimaschutz-Logo des Landkreises eine weiß eingefärbte Karte des Landkreises, so wurde zwar keine der Maßnahme entsprechende Einzelmaßnahme in den Katalog aufgenommen, dennoch ist die entsprechende Maßnahme wichtiger Teil der langfristigen Strategie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Landkreis Ludwigsburg (z.B. Maßnahme 3.2.2 Güterverkehr auf die Schiene verlagern).



# 1. Infrastruktur

## 1.1 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

### **Beschreibung:**

Zur Attraktivierung des Radverkehrs im Landkreis sind Maßnahmen für qualitativ hochwertige Radverkehrsanlagen geplant, um die sichere und komfortable Nutzung des Radnetzes zu gewährleisten. Sowohl die Ausstattung mit Radverkehrsanlagen als auch die angebotstechnischen Erweiterungen sind in diesem Maßnahmenbündel enthalten. So sollen die Maßnahmen den Radverkehr im Landkreis als zusammenhängendes Netz stärken, und durch ein anforderungsgerechtes Angebot für die verschiedenen Nutzengruppen den Gebrauch des Fahrrads im Alltag fördern. Das Maßnahmenbündel umfasst die Einrichtung neuer Radwege und -infrastruktur, zusätzlich gesicherte Querungsstellen, Abstellanlagen an zentralen Orten sowie eine konsequente und intuitive Beschilderung des Netzes.

### **Beitrag zum Zielsystem:**

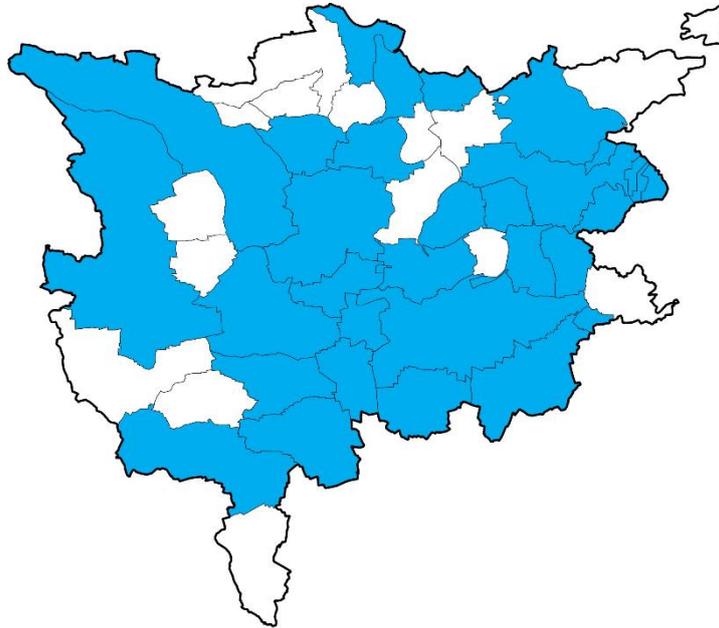
Maßnahmen dieses Maßnahmenbündels sollen zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal-Split führen. Gerade auf kurzen Wegen des täglichen Bedarfs soll vermehrt das Fahrrad genutzt werden, um so zu einer Verlagerung vom MIV zum Rad beizutragen. Ziel ist es, die Sicherheit im Radverkehr durch das Herstellen von adäquater Infrastruktur zu erhöhen. Für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads im Alltag, abseits seiner Freizeitfunktion, soll die Wahrnehmung als praktikables, günstiges und nachhaltiges Transportmittel weiter unterstützt werden.

### **Forderungen an Land und Bund:**

Zur Erreichung dieses Ziels muss der gesellschaftliche Rahmen für eine Mobilitätswende geschaffen werden. Hierzu gehört in hohem Maße die bereitgestellte Förderkulisse. Ohne die entsprechenden Finanzmittel von Land und Bund werden die Kommunen nicht in der Lage sein, aus ausschließlich eigenen Mitteln eine hochwertige Infrastruktur bereitzustellen.

## 1.1 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

### 1.1.1 Einrichten von Radverkehrsinfrastruktur



#### **Beschreibung:**

Direkte und widerstandsarme Wegeverbindungen sind für den Radverkehr zentral, um die Nahmobilität zu fördern. Neue und adäquat dimensionierte Radinfrastruktur trägt zu einer Steigerung der subjektiven sowie objektiven Sicherheit aller Alters- und Bevölkerungsgruppen bei. Die Planung und Umsetzung greift dabei neue Erkenntnisse aus der Mobilitätsforschung auf und setzt passende Netzelemente an entsprechenden Stellen um. Punktuelle Maßnahmen dienen dazu, eine durchgängig attraktive und sichere Infrastruktur in einem zusammenhängenden Radverkehrsnetz im Landkreis zu schaffen.

Stand 2022 waren rund 20 Prozent des Radwegenetzes im Landkreis mit zumindest teilweise selbstständiger Radinfrastruktur ausgestattet. Um den Anteil des Radverkehrs am Modal-Split zu erhöhen, sollen sichere und richtlinienkonforme Radinfrastrukturen eingerichtet werden. Aufgrund der vielfältigenverkehrlichen Verflechtungen der Landkreisbevölkerung sind diese in der Umsetzung netzseitig besonders zu berücksichtigen. Die Umsetzung kann verschiedene

Infrastrukturelemente umfassen, wie z. B. Fahrradstraßen, Radfahrstreifen oder gemeinsame Geh- und Radwege. Bei unzureichenden Platzverhältnissen kann der Radverkehr verträglich im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden. Dazu können zum einen geschwindigkeitssenkende Maßnahmen, z.B. bauliche Maßnahmen, die zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterstützend wirken, und zum anderen Maßnahmen zur Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs umgesetzt werden, z.B. durch Piktogrammketten oder Sharrows (Hinweis: letztere dienen nur zur Kommunikation und haben keine rechtliche Bedeutung).

#### **Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; Flächenakquise; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; aktuelles vs. zukünftiges Radpotential; Vielzahl an Baulastträgerschaften

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Ausbau eigener Radinfrastruktur der Kreisverwaltung entlang von Kreisstraßen; Erstellung der kreisweiten Radverkehrskonzeption; fachliche Unterstützung =

Vernetzung, Beratung, Begleitung sowie Unterstützung bei Förderanträgen

Flankierende Maßnahmen 1.1.2, 1.1.4, 3.3.1, 3.3.6, 3.4.2, 4.2.3, 5.3.3, 5.4.2

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

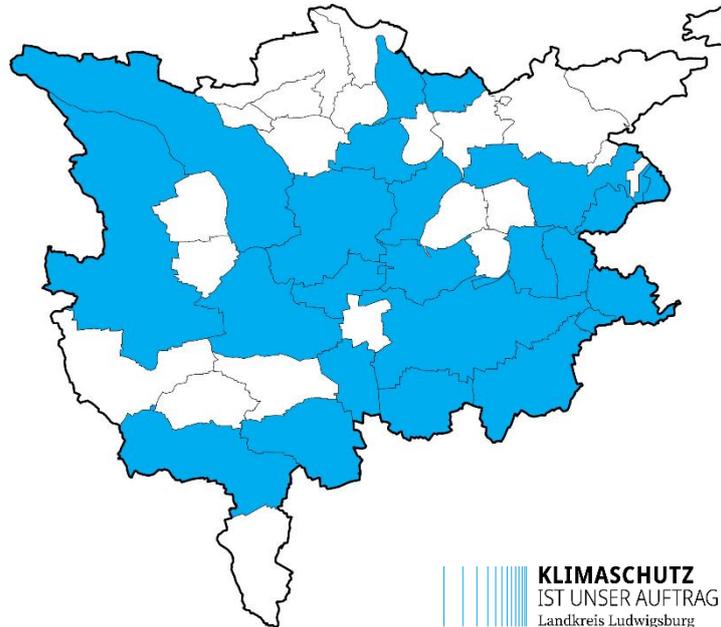


Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung, Regierungspräsidium Stuttgart, Nachbarlandkreise

## 1.1 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

### 1.1.2 Ausbau des Radwegenetzes



#### **Beschreibung:**

Zur Förderung des Alltagsradverkehrs ist ein durchgängiges Radwegenetz im Landkreis erforderlich. Die Gesamtlänge des Radwegenetzes im Landkreis Ludwigsburg umfasste Stand 2022 ca. 560km. Davon befinden sich 450km in der Baulast der Gemeinden. Der Großteil des Radwegenetzes wird über land- und forstwirtschaftliche Wege, sowie im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr, geführt.

Um eine ganzjährige und anforderungsgerechte Nutzung im gesamten Landkreis zu ermöglichen, sollte das Radwegenetz flächendeckend hergestellt und Netzlücken prioritär geschlossen werden. Netzplanerische Elemente zur Trennung oder Mischung der Verkehrsformen können dabei der Netzbedeutung Rechnung tragen. Aus den Überlegungen zum Radwegenetz des Landkreises ergeben sich unmittelbar Handlungsschwerpunkte weiterer Maßnahmen des Maßnahmenbündels „Ausbau der Radinfrastruktur“.

#### **Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; aktuelles vs. zukünftiges Radpotential; Vielzahl an Baulastträgerschaften; Flächenakquise

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Ausbau eigener Radinfrastruktur der Kreisverwaltung entlang von Kreisstraßen; Erstellung der kreisweiten Radverkehrskonzeption; fachliche Unterstützung = Vernetzung, Beratung, Begleitung sowie Unterstützung bei Förderanträgen

Flankierende Maßnahmen 1.1.1, 1.1.3, 1.1.6, 2.3.1, 3.3.6, 3.4.2, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 5.4.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

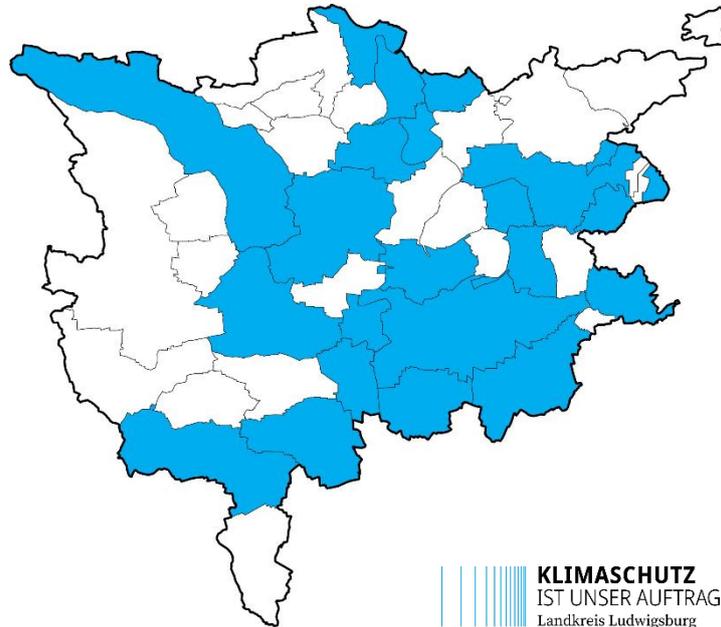


Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung, Regierungspräsidium Stuttgart, Nachbarlandkreise

## 1.1 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

### 1.1.3 Einrichten von Radabstellanlagen



#### **Beschreibung:**

Um den Radverkehr attraktiver zu gestalten, sollten im öffentlichen Raum sichere Abstellanlagen flächendeckend zur Verfügung stehen. Besonders zu berücksichtigen sind dabei Einrichtungen und Geschäfte des täglichen Bedarfs (Bildung, Arbeit, Versorgung) sowie Wohngebiete mit geringer Anzahl privater Abstellmöglichkeiten wie z.B. in Bereichen mit dichter Wohnbebauung. Die Anlagen können zukünftig über das bestehende Angebot hinaus erweitert und von einer nachfrageorientierten Umsetzung zu einer koordinierten Angebotsplanung weiterentwickelt werden.

Laut Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) wurden 2023 erstmals mehr Pedelecs und E-Bikes (53%) als konventionelle Fahrräder verkauft. Zur Erhöhung des Diebstahlschutzes, gerade im Hinblick auf den steigenden finanziellen Wert vieler Fahrräder sowie der Nachfrage nach Elektrofahrrädern, sollten geeignete und komfortable Abstellanlagen bereitgestellt werden. Dabei sind den sich ändernden Nutzungsansprüchen sowie der Vielfalt der Radabmessungen

(Elektrofahrrad, Lastenrad) Rechnung zu tragen. Es sollte zukünftig bei der Planung der Bedarf an Stellplätzen für Lastenräder und gesicherten Abstellanlagen geprüft werden. Eine Überdachung als Regenschutz kann die Attraktivität der Radabstellanlage weiter steigern.

#### **Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; aktuelles vs. zukünftiges Radpotential; Vielzahl an Bau- lastträgerschaften; Flächenakquise; Nutzungsverhalten/Akzeptanz

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Begleitung bei Planung und Umsetzung der Maßnahme; Prüfung der Umsetzung

Flankierende Maßnahmen 1.1.2, 2.1.1, 2.2.1, 2.2.4, 4.1.3, 4.2.5, 5.1

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

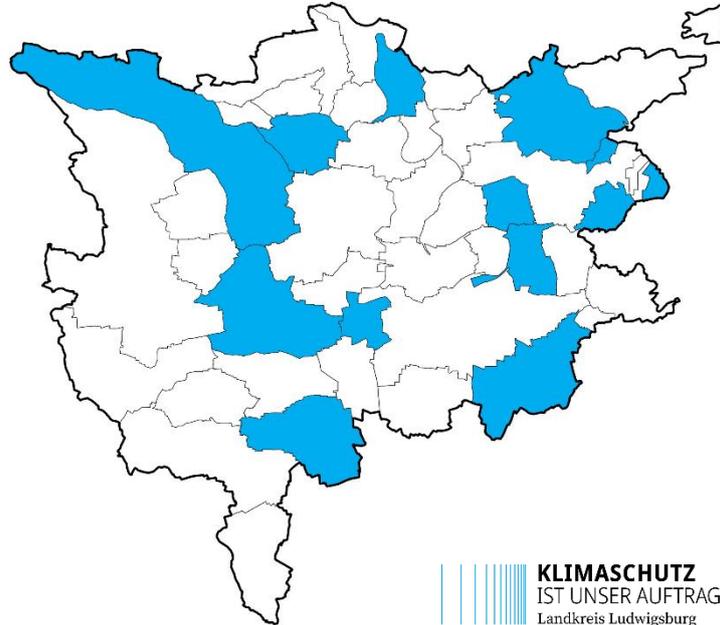


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung, Deutsche Bahn

## 1.1 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

### 1.1.4 Querungen für den Radverkehr verbessern



**KLIMASCHUTZ**  
IST UNSER AUFTRAG  
Landkreis Ludwigsburg

#### **Beschreibung:**

Bezüglich der Radinfrastruktur sind Kreuzungsbereiche und Querungen von Straßen des Kraftfahrzeugverkehrs besonders konfliktreiche Bereiche. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sind Querungen mit ausreichender Dimensionierung, freien Sichtachsen und klarer Führung zu empfehlen. Insbesondere entlang des Radwegenetzes sollen richtlinienkonforme Querungsstellen umgesetzt werden.

Die Einrichtung baulicher Maßnahmen (Querungshilfen/ Mittelinseln) sollte in jedem Fall geprüft werden. Insbesondere an den Start- und Endpunkten von Zweirichtungsradwegen sind nach den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen des Landes Baden-Württemberg gesicherte Querungsstellen für Radfahrende einzurichten. Zusätzlich sollte der Radverkehr an signalisierten Knotenpunkten eindeutig, sicher und mit minimalen Umwegen geführt werden. Dies gewährleistet eine sichere Nutzung ohne große Zeit- oder Wegverluste. In Kombination mit Maßnahme 4.2.2 kann außerdem eine radverkehrsfreundliche

LSA-Steuerung implementiert werden. An Einmündungen und Kreuzungsbereichen von Radwegen im Seitenraum können verstärkt Roteinfärbungen und Radverkehrspiktogramme angebracht werden, um die Anwesenheit von Radfahrenden auf diesen Flächen zu verdeutlichen.

#### **Hemmnisse:**

Flächenkonflikte; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Vielzahl an Baulasträgerschaften

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Begleitung bei Planung und Umsetzung der Maßnahme; Prüfung der Umsetzung; Ausgeben von Empfehlungen

Flankierende Maßnahmen 1.1, 1.2.3, 2.1.1, 2.1.5, 3.3.1, 3.3.6, 3.4.2, 4.2.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

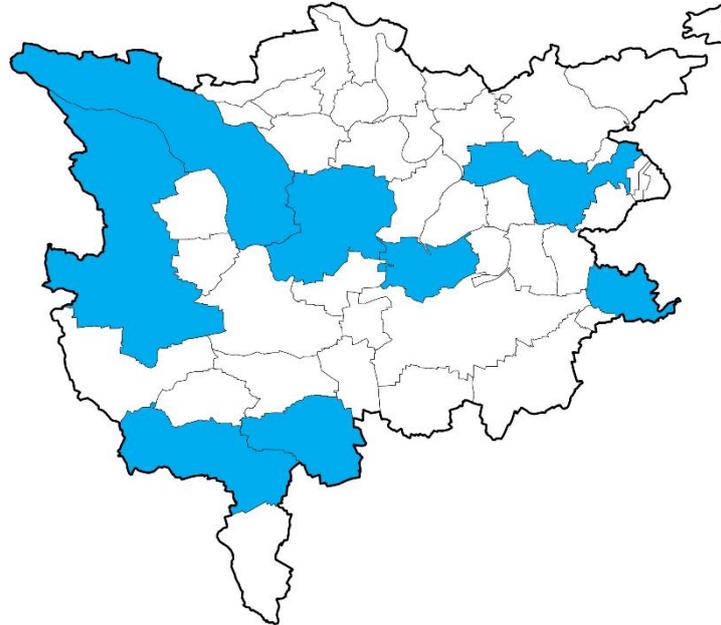


Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung

## 1.1 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

### 1.1.5 Verbesserung der Radwege



#### **Beschreibung:**

Für die Nutzungsansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur sind Qualität und Beschaffenheit der Oberflächen maßgebend. Gut befahrbare Fahrbahnoberflächen sind im Radverkehr ein deutlich wichtigerer Faktor für Fahrkomfort und Sicherheit als für den Kfz-Verkehr. Zudem sind die Ansprüche des Alltagsradverkehrs anders als die des Freizeitradverkehrs.

Im Rahmen von Oberflächenanierungen sollte die Befahrbarkeit der Radinfrastruktur im Landkreis langfristig sichergestellt werden. Da knapp die Hälfte des Radwegenetzes über land- und forstwirtschaftliche Wege verläuft, sollte vor allem auch dort eine entsprechende Oberflächenqualität gewährleistet werden, damit diese Wege auch durch den Alltagsradverkehr genutzt werden können. Darüber hinaus sollten weitere Barrieren, wie Querabschläge, entlang der Routen so weit wie möglich reduziert werden.

#### **Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Vielzahl an Baulastträgerschaften

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Ausbau eigener Radinfrastruktur der Kreisverwaltung entlang von Kreisstraßen; Erstellung der kreisweiten Radverkehrskonzeption; fachliche Unterstützung = Vernetzung, Beratung, Begleitung sowie Unterstützung bei Förderanträgen

Flankierende Maßnahmen 1.1.2, 1.1.4, 3.3.2, 5.2.2

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

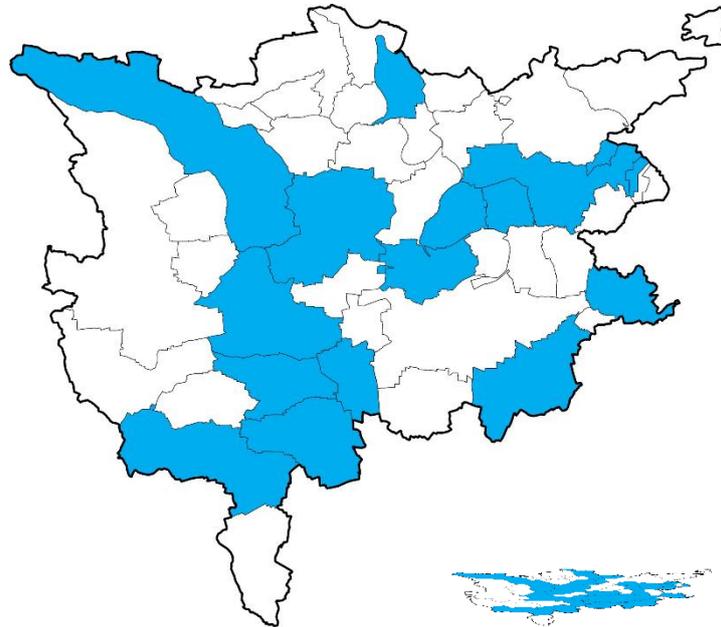


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung, Regierungspräsidium Stuttgart, Nachbarlandkreise

## 1.1 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

### 1.1.6 Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr ausbauen



#### Beschreibung:

Durch eine regelkonforme Beschilderung kann die Fahrradwegweisung besser erkennbar gemacht werden. Umgesetzt werden könnte eine lückenlose Beschilderung an allen Knotenpunkten mit Haupt- und Zwischenwegweisern entsprechend der Empfehlungen der FGSV für den Radverkehr (Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr).

Die Bedürfnisse zwischen ziel- und routenorientiertem Radfahren sind unterschiedlich. Ersteres bezieht sich auf kurze Wege, zweiteres auf touristisches Tourenradfahren. Grundsätzlich sollte für die

unterschiedlichen Anwendungsfälle eine intuitive und verständliche Beschilderung angebracht werden. An uneindeutigen Stellen kann dies durch nichtamtliche Markierungen auf dem Boden ergänzt werden.

#### Hemmnisse:

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

#### Rolle der Kreisverwaltung:

Abstimmen/Einführen/Prüfen eines Standarddesigns; Bestellen und Anbringen der Schilder

Flankierende Maßnahmen 1.1.2

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung



# 1. Infrastruktur

## 1.2 Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur

### **Beschreibung:**

Zufußgehen ist umwelt- und umfeldverträglich, gesundheitsfördernd, weist die geringsten Hürden der Teilhabe auf und ist die energie- und flächeneffizienteste Fortbewegungsart. Die Wahrnehmung als eigenständige Fortbewegungsart, die viele Vorteile mit sich bringt, sollte daher gestärkt werden. Zur Attraktivierung des Fußverkehrs im Landkreis sind Maßnahmen zu qualitativ hochwertiger, sicherer Infrastruktur geplant, um die barrierefreie und komfortable Nutzung zu gewährleisten. Sowohl der allgemeine Ausbau der Gehwege als auch die angebotstechnischen Erweiterungen sind in diesem Maßnahmenbündel enthalten. So sollen die Maßnahmen die Fußverkehrsinfrastruktur im Landkreis als zusammenhängendes Netz stärken, und durch ein anforderungsgerechtes Angebot für die verschiedenen Nutzengruppen das Zufußgehen im Alltag fördern.

### **Beitrag zum Zielsystem:**

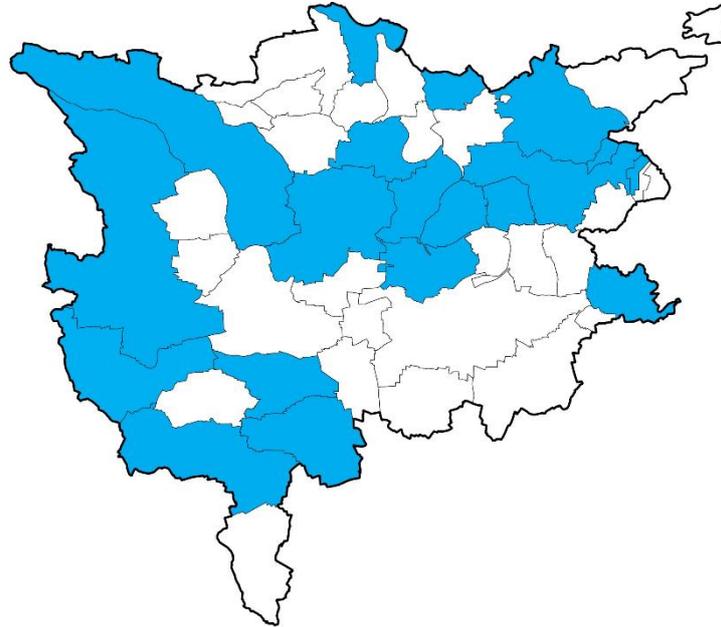
Der Ausbau von attraktiver, zusammenhängender und ausreichend dimensionierter Infrastruktur trägt zur sozialen Teilhabe, zu mehr Sicherheit und mehr Aufenthaltsqualität in den besiedelten Räumen bei. Maßnahmen dieses Maßnahmenbündels führen langfristig zu einer Steigerung des Anteils des Fußverkehrs am Modal-Split.

### **Forderungen an Land und Bund:**

Förderprogramme: Zur Erreichung dieses Ziels muss der gesellschaftliche Rahmen für eine Mobilitätswende geschaffen werden. Hierzu gehört in hohen Maßen die bereitgestellte Förderkulisse. Ohne die entsprechenden Finanzmittel von Land und Bund werden die Kommunen nicht in der Lage sein, eine hochwertige Infrastruktur aus ausschließlich eigenen Mitteln bereitstellen zu können.

## 1.2 Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur

### 1.2.1 Ausbau der Fußwege



#### **Beschreibung:**

Zum Ausbau der Fußwege sollen zum einen Netzlücken geschlossen werden und zum anderen schmale Gehwege ausgebaut werden. Dort, wo Geh- und Radwege nicht voneinander getrennt werden können, sollte eine verträgliche gemeinsame Führung angestrebt werden.

Direkte und widerstandsarme Wegeverbindungen für den Fußverkehr sind zentral, um die Nahmobilität zu fördern. Neue Wegeverbindungen können im Landkreis zur Verbesserung beitragen. Dabei handelt es sich konkret einerseits um straßenbegleitende oder eigenständige Wege außerorts, die als gemeinsame Geh- und Radwege geführt werden können. Andererseits gibt es innerorts noch Netzlücken, die (langfristig) baulich gelöst werden müssen. Bei zu schmalen Gehwegen wird empfohlen, diese auf mindestens 2,50 Meter Breite auszubauen. Bei der Dimensionierung sind auch Anforderungen von Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen zu beachten und mind. 2,70 m anzustreben. Dies ermöglicht zudem das Nebeneinanderlaufen und das Überholen.

Gehwege sollten grundsätzlich aus Gründen der Verkehrssicherheit allein dem Fußverkehr zur Verfügung stehen und nur in Ausnahmefällen durch andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer mitgenutzt werden (Gehweg, Radverkehr frei). Beispielsweise kann Parken auf dem Gehweg bei Reduktion der Regelbreite auf die Fahrbahn verlagert werden. Besonders im Fokus des Ausbaus von zu schmalen Gehwegen und damit nach Möglichkeit zu priorisieren sind das Umfeld von Schulen sowie wichtige Ziele für den Fußverkehr.

Bei jeder Überplanung einer Straße kann landkreisweit geprüft werden, ob der Seitenraum unterdimensioniert ist und verbreitert werden kann. Insgesamt wird der Fußverkehr oftmals planerisch am Rande betrachtet und bei Planungen nur unzureichend mitgedacht. Ziel sollte es sein, neben punktuellen Problembetrachtungen eine systematische, netzorientierte Planung zu etablieren. Dabei müssen die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs bei Konflikten regelmäßig gegeneinander abgewogen und ggfs. Untersuchungen zur Verträglichkeit vorgenommen werden.

**Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen;  
Flächenverfügbarkeit

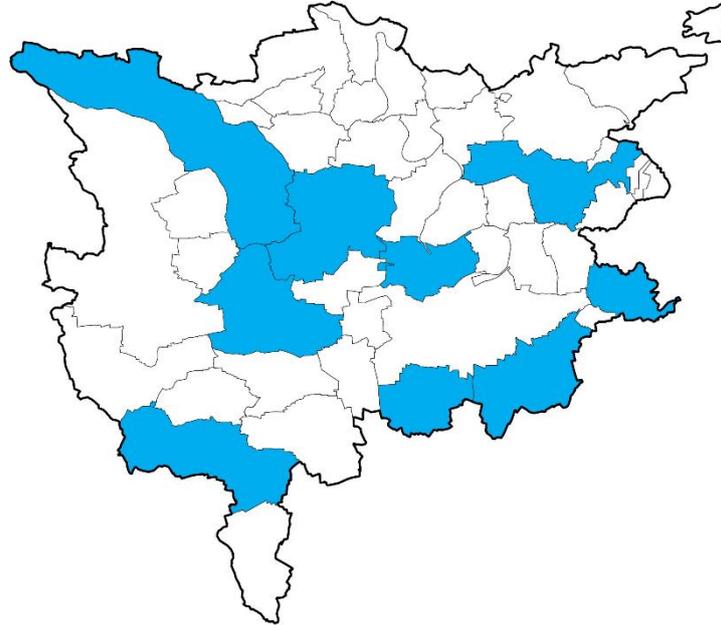
**Rolle der Kreisverwaltung:**

Bei Bedarf fachliche Unterstützung der Kommunen:  
Beratung und Begleitung der Kommunen bei Entwurf  
und Umsetzung von Maßnahmen; Prüfung der Maß-  
nahmenumsetzung

Flankierende Maßnahmen	1.1.1, 1.1.2, 1.2.2
Zeithorizont	
Wirkungsbeitrag	
Kostenkategorie	
Akteure	Kommunen, Kreisverwaltung, untere Straßenverkehrsbehörden, Regie- rungspräsidium Stuttgart

## 1.2 Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur

### 1.2.2 Barrierefreier Ausbau



#### **Beschreibung:**

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind auf Barrierefreiheit im Straßenraum angewiesen. Dazu zählen Personen mit Geh-, Seh- oder Hörbehinderung, aber auch Personen mit Kinderwägen oder Einkaufsrollern. Durch diese Maßnahme wird das Ziel angesprochen, in und zwischen den Kreiskommunen ein zusammenhängendes barrierefreies Netz im Fußverkehr und ÖPNV herzustellen.

Im Fußverkehr kann hierzu der weitere Ausbau durch Bordsteinabsenkungen und Leitsysteme vorgesehen werden. Die Absenkung der Bordsteine ist dabei an Überquerungsstellen wie Ampeln, Einmündungen oder Zebrastreifen vorzunehmen. Bevorzugt wird eine geteilte Absenkung mit halbhohem oder niedrigem Bordstein (zwischen 3 bzw. 6 cm) und Nullabsenkung. Die Implementierung eines Blindenleitsystems mit Bodenindikatoren bzw. taktilen Elementen ist eine wichtige Orientierungshilfe für Menschen mit Sehbehinderung. Bei der Implementierung von Leitsystemen ist auf ein zusammenhängendes Netz zu

achten. Gut ausgestaltete Insellösungen sind dabei nicht zielführend.

Bei der Umsetzung sind die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der FGSV zu berücksichtigen.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Maßnahmenumsetzung unter Berücksichtigung der speziellen Bedürfnisse der Zielgruppen; zusammenhängendes bedarfsgerechtes Netz

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen und Informationstage; Begleitung und Prüfung der Maßnahmenumsetzung durch kommunale Behindertenbeauftragte

Flankierende Maßnahmen 1.2.1, 1.2.3, 2.1.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

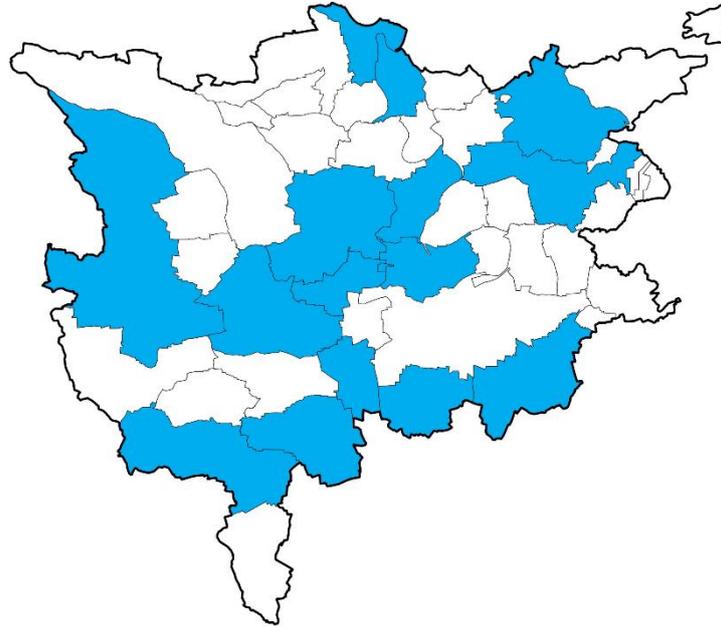


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung

## 1.2 Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur

### 1.2.3 Querungen für den Fußverkehr verbessern



#### **Beschreibung:**

Straßen können Barrieren für den Fußverkehr darstellen. Um das Überqueren fußverkehrsfreundlicher zu gestalten, sollten Querungen verbessert bzw. neu geschaffen werden. Die Einsatzmöglichkeiten verschiedener Elemente sind nach den Richtlinien und örtlichen Gegebenheiten zu prüfen und zu implementieren. Mögliche Elemente bilden neben Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) auch Mittelinseln, die Reduzierung der Fahrbahnbreite, das Vorziehen der Seitenräume oder Gehwegüberfahrten an Kreuzungen oder Einmündungen.

Aktuelle Forschungsergebnisse kommen zu dem Schluss, dass Querungshilfen in Form von Mittelinseln die sicherste Infrastruktur für querenden Fußverkehr darstellen<sup>1</sup>. Daher sollten, wenn möglich, Mittelinseln bei der Neueinrichtung von Querungen eingesetzt werden. Der Neubau von Querungshilfen

kann nicht nur die Sicherheit des Fußverkehrs verbessern, sondern eine Verlangsamung des Kfz-Verkehrs erwirken, wenn dadurch eine Verschwenkung der Fahrbahn erfolgt. Bei den Querungsanlagen sind zudem die Ansprüche von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie die Führung des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Bei der Umsetzung sind die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der FGSV zu berücksichtigen. Weitere geeignete Hilfestellung geben Leitfäden, wie z.B. der Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Die möglichen umsetzbaren Elemente hängen stark von den Gegebenheiten vor Ort ab.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen;  
Flächenverfügbarkeit

---

<sup>1</sup>UDV, 2022, Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen

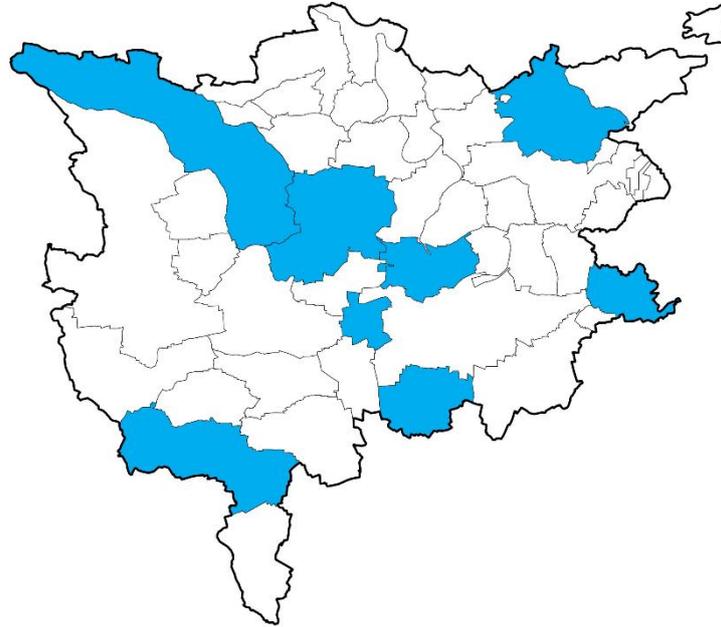
**Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Begleitung bei Maßnahmenkonzeption;  
Prüfung des Vorhabens durch untere Straßenverkehrsbehörde.

Flankierende Maßnahmen	1.1.1, 1.1.4, 1.2.1, 1.2.2, 4.2.2
Zeithorizont	
Wirkungsbeitrag	
Kostenkategorie	
Akteure	Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung

## 1.2 Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur

### 1.2.4 Wegweisende Beschilderung für den Fußverkehr ausbauen



#### Beschreibung:

Die Beschilderung des Fußverkehrsnetzes ist zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Landkreis ein wichtiges Infrastrukturelement. In den Kommunen des Landkreises bestehen bereits wegweisende Beschilderungen für den Fußverkehr. Insbesondere auf den zentralen Verbindungen sollte die Beschilderung fortlaufend aktualisiert und bei Bedarf ergänzt werden. Bei der Umsetzung sind die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen zu beachten. Die Erkennbarkeit der Gehwege wird in der Regel baulich hergestellt und kann bei Bedarf durch Piktogramme erhöht werden. Zudem kann die Beschilderung für den

Fußverkehr durch touristische Leitsysteme ergänzt werden.

#### Hemmnisse:

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; auf Aktualisierungen in der Netzkonzeption umgehend reagieren

#### Rolle der Kreisverwaltung:

Fachliche Unterstützung der Kommunen: Abstimmen/Einführen/Prüfen eines Standarddesigns; Bestellen und Anbringen der Schilder

Flankierende Maßnahmen 5.1.2, 5.3.2

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung



# 1. Infrastruktur

## 1.3 Angebotserweiterung ÖPNV

### **Beschreibung:**

Der Landkreis Ludwigsburg besitzt im Bestand ein gutes Grundgerüst im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs. Das Angebot, welches aus 32 Schienenhaltestellen und 782 Bushaltestellen besteht, sollte idealerweise erweitert und durch entsprechende Maßnahmen gefestigt werden.<sup>2</sup>

Die flächenhafte Abdeckung der Haltestellen sollte bei Bedarf durch ergänzende Haltepunkte erweitert werden. Diese können sich einerseits durch Einrichtung auf bestehenden Linien im Netz ergeben, andererseits durch die Einführung gänzlich neuer Verkehrsverbindungen. Darunter fallen beispielsweise sogenannte Expressbusse, welche als direkte Verbindung zwischen den Zentren verkehren. Außerdem können durch die Schaffung neuer Angebote, wie etwa der Schozach-Bottwartalbahn, neue Verknüpfungspunkte und Erreichbarkeiten im Landkreis hergestellt werden.

Durch eine Verdichtung des Fahrplankontaktes könnten in Zukunft jene Personen vom ÖPNV aufgenommen werden, die auf den Gebrauch eines eigenen Autos verzichten.

Zu den Tagesrandzeiten könnte das Angebot durch flexible Angebotsformen erweitert werden.

Sogenannte On-Demand-Verkehre könnten bedarfsorientierte Fahrtenwünsche ermöglichen. Auch durch den Einsatz von ehrenamtlich organisierten Bürgerbussen kann für bestimmte Bevölkerungsgruppen ein attraktives Alternativangebot geschaffen werden. Gerade in den ländlich geprägten Räumen können diese eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV darstellen und zur Sicherstellung der Mobilitätsgarantie beitragen.

### **Beitrag zum Zielsystem:**

Ein starker öffentlicher Personennahverkehr bildet die Basis der Mobilitätswende im Landkreis Ludwigsburg. Menschen nutzen aufgrund der zeitlich flexiblen, bedarfsorientierten und zuverlässigen Angebote häufiger den ÖPNV. Durch die Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV werden Emissionen reduziert. Durch die Angebotserweiterung wird langfristig eine ressourcenschonende Erreichbarkeit von Stadt und Land sichergestellt.

### **Forderungen an Land und Bund:**

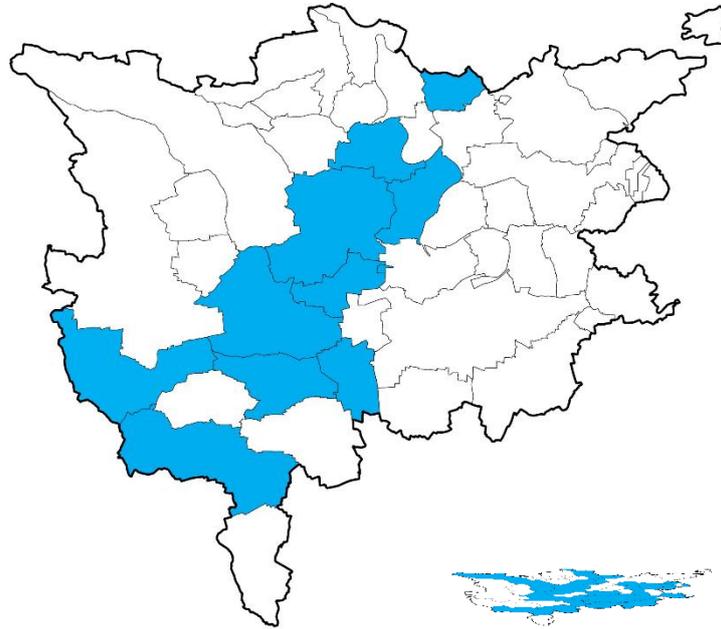
Mehr Regionalisierungsmittel für den ÖPNV-Ausbau

---

<sup>2</sup> Nahverkehrsplan 2021

## 1.3 Angebotserweiterung ÖPNV

### 1.3.1 Ausbau des Busverkehrs



#### **Beschreibung:**

Der Busverkehr könnte zum einen durch überörtliche Verbindungen und zum anderen durch Citybuslinien ausgebaut werden. Die Einrichtung neuer, überörtlicher Busverbindungen könnte im Landkreis neue Angebote im ÖPNV-Netz schaffen. Der Ausbau der Stadtbusse in den Kommunen könnte den ÖPNV zusätzlich attraktiveren und die flexible Nutzung erhöhen.

Der Einsatz von sogenannten Schnellbussen, welche im Vergleich zu Stadt- und Regionalbussen auf direkteren Linienwegen und ohne Umwege fahren, bildet zusammen mit dem Schienenpersonennahverkehr das übergeordnete Hauptnetz. Gerade in ländlichen Räumen könnten durch den Einsatz von direkten und schnellen Verbindungen zwischen den zentralen Orten attraktive Angebote geschaffen werden. Denkbar ist auch, Schnellbusse mit Verbindungsfunktion und Stadtbusse mit Zubringerfunktion zu kombinieren, und somit die Wohngebiete besser zu erschließen.

Das Angebot innerhalb der Kommunen sollte idealerweise durch ganzheitlich neue Buslinien oder durch einzelne Verbindungen, teilweise mit Erschließung neuer Quartiere, erhöht werden.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Reisenden-Aufkommen; fehlende Fördermittel; Vielzahl an Zuständigkeiten

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Flankierende Maßnahmen 1.3.3, 1.3.6, 2.1.1, 2.1.3, 2.1.5, 2.2, 3.4.2, 5.4.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

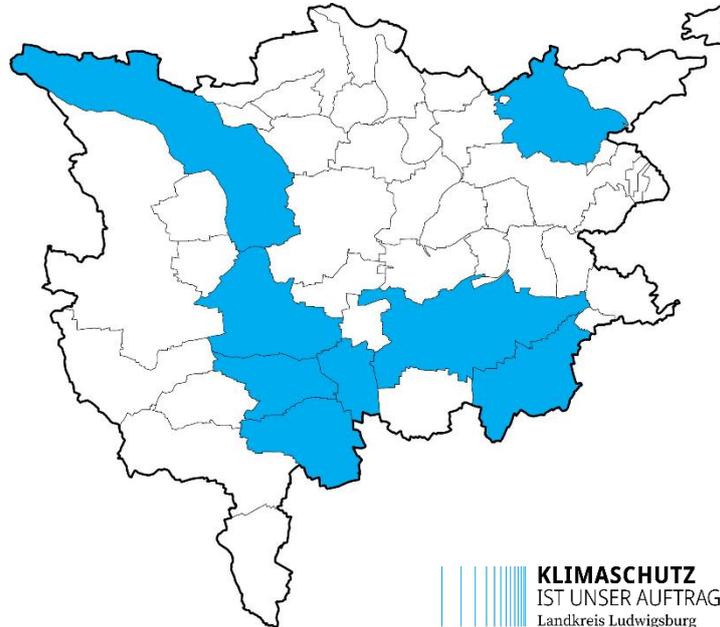


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung, Verkehrsunternehmen

## 1.3 Angebotserweiterung ÖPNV

### 1.3.2 Ausbau des SPNV



**KLIMASCHUTZ**  
IST UNSER AUFTRAG  
Landkreis Ludwigsburg

#### **Beschreibung:**

Die Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) kann eine substantielle Verbesserung des Angebots im öffentlichen Nahverkehr bewirken. Besonders die Verknüpfung von Haltestellen des SPNV mit anderen Verkehrsträgern erhöht dessen Attraktivität deutlich. So können durch Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen Pendelfahrten mit dem MIV in die (Ober-/Mittel-/Unter-)Zentren vermieden werden. Durch den zunehmenden Einsatz von Pedelecs und E-Bikes sowie die höhere Akzeptanz von P+R-Systemen, haben Haltestellen immer größere Einzugsbereiche. Auch die Integration von gebündelten und gut sichtbaren Sharing-Angeboten an Schienenhaltepunkten erhöht die Bekanntheit der Systeme sowie die Flexibilität der Reisenden.

Durch die Erschließung neuer bzw. die Reaktivierung bestehender Strecken kann der SPNV in seiner Stellung weiter positioniert werden. Hierzu soll beispielsweise die LUCIE den SPNV in Ludwigsburg stärken. Zudem sind weitere Planungen zur Schozach-

Bottwartalbahn oder zur Vernetzung der Strohgebäudebahn zu nennen.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Vielzahl an Zuständigkeiten; aufwändige Nutzen-Kosten-Untersuchungen; Flächenakquise

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Vernetzung; Bündelung von Koordination und Planung

Flankierende Maßnahmen 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.2.1, 2.2.2, 3.2.2, 5.3.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

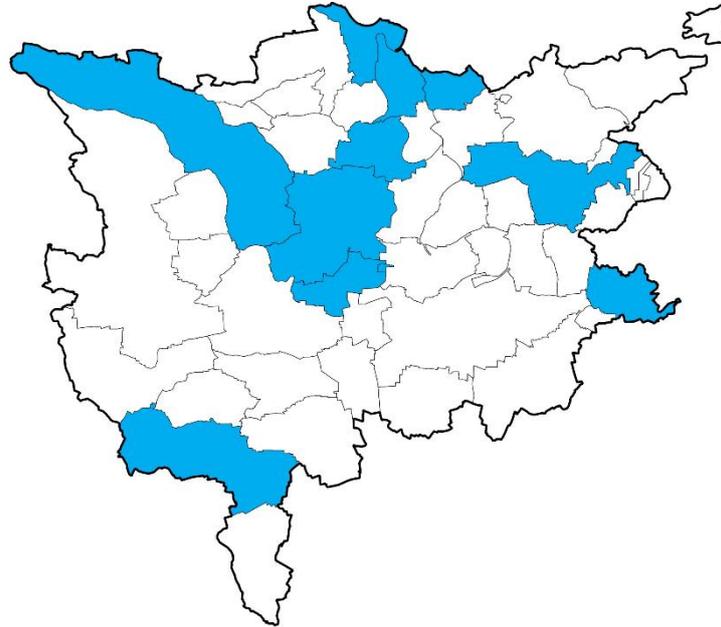


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung, Deutsche Bahn, Verband Region Stuttgart, Nachbarlandkreise

## 1.3 Angebotserweiterung ÖPNV

### 1.3.3 On-Demand-Angebote



#### **Beschreibung:**

On-Demand-Angebote sind flexible Mobilitätslösungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), welche bei Bedarf fahren und individuelle Fahrtwünsche bedienen. Diese Angebote können entweder fahrplan- oder haltestellengebunden sein oder eine Tür-zu-Tür-Bedienung bieten. Ziel ist es, durch ein flexibles Mobilitätsangebot Lücken im öffentlichen Nahverkehrsnetz zu schließen, insbesondere für die „erste und letzte Meile“ sowie in dünn besiedelten Gebieten und zu Randzeiten.

Im Landkreis Ludwigsburg ist seit Anfang August 2024 ein On-Demand-Verkehr in Besigheim, Kirchheim am Neckar, Walheim, Gemmrigheim, Bietigheim-Bissingen und Tamm gestartet, das bis Ende 2026 betrieben werden soll. Ziel dieses Projekts ist es, Erfahrungen zu sammeln und zu evaluieren, ob und inwiefern ein solches System zukünftig im gesamten Landkreis implementiert werden kann.

Langfristig kann eine Automatisierung der Fahrzeuge angestrebt werden, um die Betriebskosten zu senken.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel; Akzeptanz des Angebotes, da Fahrten aktiv gebucht werden müssen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Vernetzung und Koordination der Aktivitäten

Flankierende Maßnahmen 1.3.1, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 4.1.3, 5.2, 5.3.2, 5.3.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

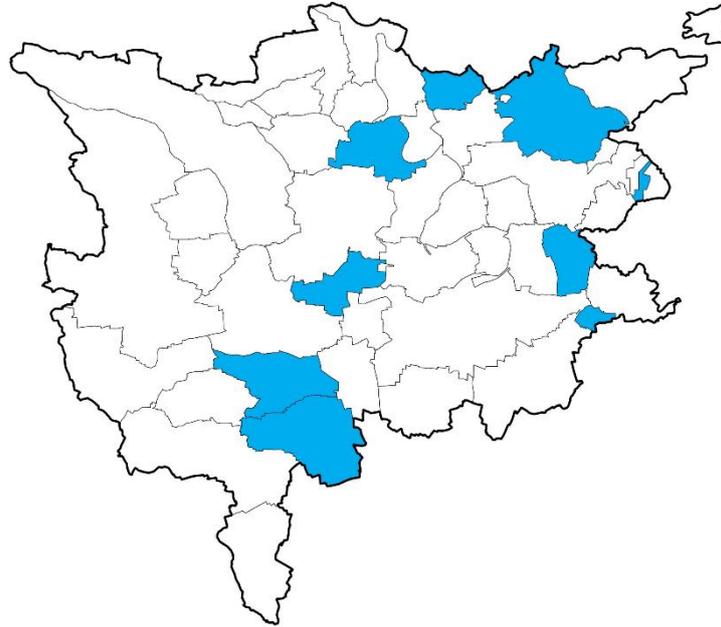


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung, Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, Verband Region Stuttgart

## 1.3 Angebotserweiterung ÖPNV

### 1.3.4 Bürgerbus



#### **Beschreibung:**

Bürgerbusse unterscheiden sich vom On-Demand-Verkehr vor allem durch den ehrenamtlichen Einsatz der Fahrerinnen und Fahrer. Oft wird der Bürgerbus von einem lokalen Verein betrieben. Der Fahrplan und die Streckenführung variieren je nach Bürgerbus und sind an die spezifischen Rahmenbedingungen und Bedürfnisse vor Ort angepasst.

In der Regel verkehren Bürgerbusse an Wochentagen vormittags, teilweise auch nachmittags und am Samstagvormittag. Sie bedienen feste Linien und steuern häufig Orte des täglichen Bedarfs sowie nahegelegene Bahnhöfe an.

Im Landkreis Ludwigsburg gibt es bereits mehrere Bürgerbusse, die insbesondere älteren Menschen als Verbindung in die Ortsmitten dienen. Die bestehenden Bürgerbusse können weiter gefördert und verstetigt werden. Zusätzlich können weitere Einsatzgebiete identifiziert und neue Bürgerbusprojekte durch die Kommunen umgesetzt werden, um die Mobilität in der Region weiter zu verbessern.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer; fehlende finanzielle Mittel; Auslastung der Fahrzeuge

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Vernetzung der Akteurinnen und Akteure

Flankierende Maßnahmen 1.3.1, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 4.1.3, 5.2, 5.3.2, 5.3.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

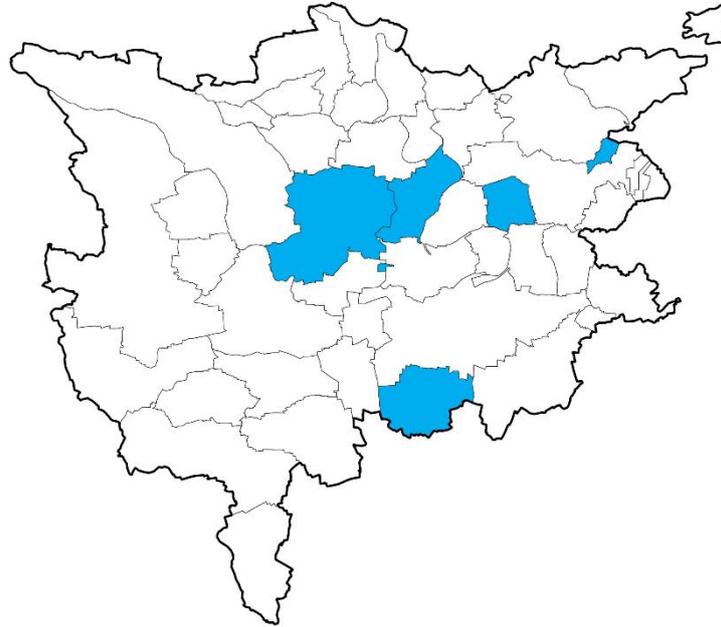


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung, Busunternehmen

## 1.3 Angebotserweiterung ÖPNV

### 1.3.5 Haltestellenausweitung

**Beschreibung:**

Durch die Einrichtung neuer Haltestellen im bestehenden ÖPNV-Netz können sowohl neue Zielorte angeschlossen als auch vorhandene besser angebunden werden.

Grundsätzlich wird die Erreichbarkeit von Haltestellen anhand von Einzugsradien für unterschiedliche Räume definiert. Es kann daher bei geringer Erreichbarkeit sinnvoll sein, weitere Haltestellen einzurichten. Dabei sollten die Gegebenheiten vor Ort ausschlaggebend für eine entsprechende Bewertung sein. In diese Bewertung kann beispielsweise auch das aufgrund von erweiternden Baumaßnahmen zukünftig zu erwartende Reisenden-Aufkommen einfließen.

Mit einer flächenhaften Abdeckung von Haltestellen kann der Großteil der Bevölkerung im Landkreis an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden. Dazu kann im Landkreis in verschiedenen Kommunen die Einrichtung neuer Haltestellen geprüft werden.

**Hemmnisse:**

Einhalten von Fahrplan und Takt; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Identifizierung möglicher neuer Haltestellen; Prüfung geforderter Haltestellen; Anpassung des Fahrplans; Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Flankierende Maßnahmen 1.1.4, 1.1.5, 3.3.1, 3.3.6, 3.4.2, 4.1.1, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 5.4.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

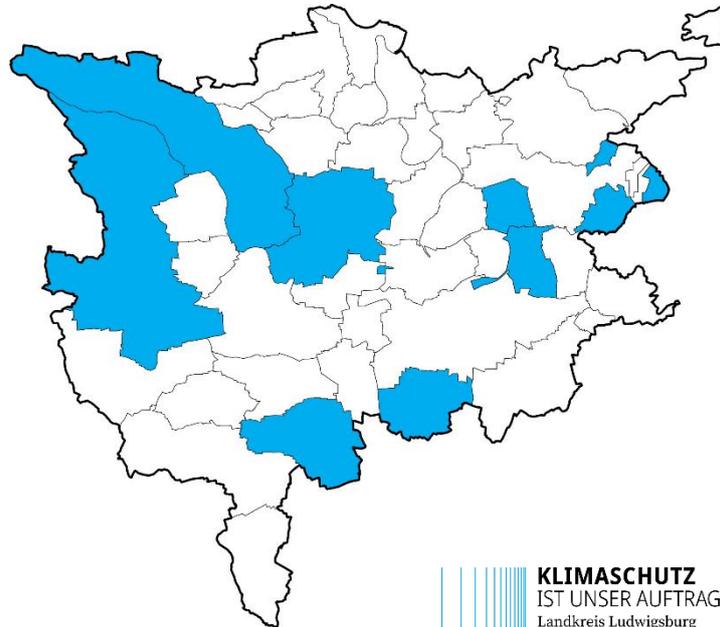


Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung, Busunternehmen

## 1.3 Angebotserweiterung ÖPNV

### 1.3.6 Taktverdichtung



#### **Beschreibung:**

Eine zuverlässige und regelmäßige Erreichbarkeit der zentralen Orte spielt für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger eine große Rolle. Dies kann durch einen abgestimmten Takt und attraktive Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln sichergestellt werden. Der öffentliche Personennahverkehr ist gerade zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend oftmals stark ausgelastet. Hier sind zukünftige Anpassungen auf zentralen Relationen (v.a. im Anschluss an die S-Bahnen und Regionalbahnen) hinsichtlich einer Taktverdichtung und Kapazitätserweiterung zu empfehlen. Die sich verändernden Anforderungen an einen bedarfsgerechten ÖPNV sollen zudem bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beachtet werden.

Auch abseits der Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag könnte im Bereich des Freizeitverkehrs durch Ausweitung der Bedienungshäufigkeit am Wochenende gezielt der ÖPNV als Alternativangebot gefestigt werden.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Reisenden-Aufkommen; Vielzahl an Zuständigkeiten; Einhalten von Fahrplan und Takt

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Flankierende Maßnahmen 1.1.4, 1.1.5, 3.3.1, 3.3.6, 3.4.2, 4.1.1, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 5.4.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Straßenverkehrsbehörden, Landratsamt



## 2. Mobilitätsangebote

### 2.1 Attraktivierung ÖPNV

#### **Beschreibung:**

Um den ÖPNV in seiner Außenwahrnehmung zu attraktiveren, können die bestehenden Angebote durch die folgenden Maßnahmen aufgewertet werden.

Durch eine leicht verständliche und günstige Preisstruktur kann eine große Signalwirkung ausgesendet werden. Tarifabsenkungen würden dabei die Hemmschwelle zur Nutzung des ÖPNV (bspw. Deutschlandticket) senken, da geringere Kosten für Tickets anfallen. Dabei profitieren mehrere Fahrgastgruppen: Gelegenheitsfahrgäste über Einzelfahrscheine sowie Vielfahrende mit entsprechenden Zeitkarten. Letztlich könnten hierdurch die Auslastung des ÖPNV erhöht und neue Mobilitätschancen für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen geschaffen werden als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Auch durch eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV werden neue Mobilitätschancen geschaffen. So kommt diese Gestaltung Fahrgastgruppen zugute, welche aufgrund ihrer Umstände oftmals nicht auf den ÖPNV zurückgreifen können, beispielsweise mobilitätseingeschränkte Personen sowie Fahrgäste mit Kinderwägen, Fahrrädern oder Gepäck.

Dynamische Fahrgastinformationen erweitern statische Fahrpläne durch Echtzeitinformationen zum Verkehrsangebot. Sie geben Auskunft über Abfahrtszeiten an Bahnsteigen, an Haltestellen oder im Fahrzeug. Die Daten werden durch unternehmensinterne Betriebsleitsysteme erzeugt, welche Abweichungen zum Fahrplan ermitteln.

Die Beschleunigung des ÖPNV durch Vorrangschaltung an Ampeln oder durch die Einrichtung von Busspuren verkürzt Reisezeiten und macht den ÖPNV dadurch attraktiver.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

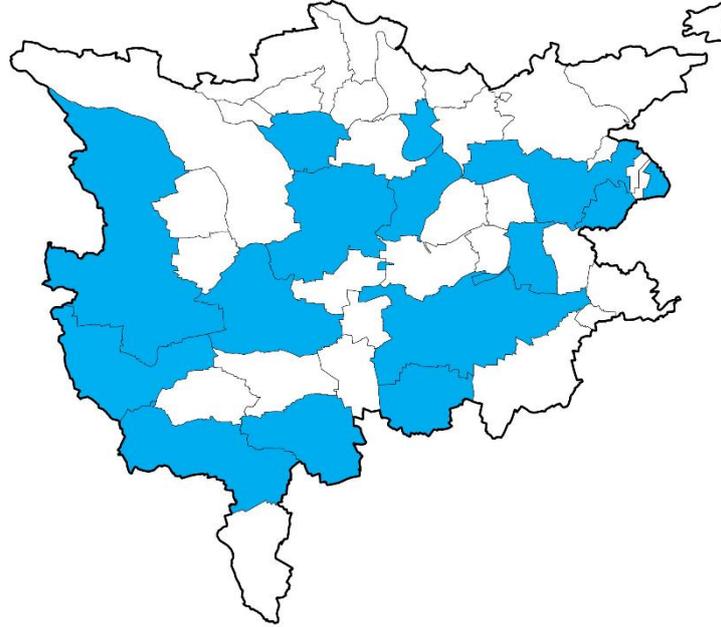
Verlagerung von Wegen auf den ÖPNV und Verbesserung der Erreichbarkeit durch Attraktivierung und Beschleunigung der bestehenden Angebote. Die gesteigerte Fahrgastfreundlichkeit zieht bisher unterrepräsentierte Fahrgastgruppen an und stellt ein barrierefreies und leicht verständliches System bereit und schafft soziale Teilhabe.

#### **Forderungen an Land und Bund:**

Zur Verbesserung des bestehenden Angebotes bedarf es mehr Finanzierungsmittel für den ÖPNV.

## 2.1 Attraktivierung ÖPNV

### 2.1.1 Attraktive Haltestellen



#### Beschreibung:

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität an Halte- und Wartebereichen können Modernisierungen durchgeführt werden.

Durch die Einrichtung von Überdachungen an Bushaltestellen kann der Komfort wetterunabhängig verbessert werden. Zusätzliche Sitzmöglichkeiten schaffen ein generationenübergreifendes Angebot. (Siehe auch Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise (Anlage 10 FGI))

Auch der Weg zu und von den Haltestellen kann attraktiv gestaltet werden.

Querungshilfen und Fußgängerüberwege im Umfeld von Haltestellen erleichtern das Queren, und tragen vor allem im Schulverkehr zu einer höheren Sicherheit bei. Dadurch können selbständig durchgeführte Wege von Schülerinnen und Schülern unterstützt werden.

#### Hemmnisse:

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

#### Rolle der Kreisverwaltung:

Fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen      1.2.3, 2.1.3, 2.1.4, 2.2.1, 2.2.4

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

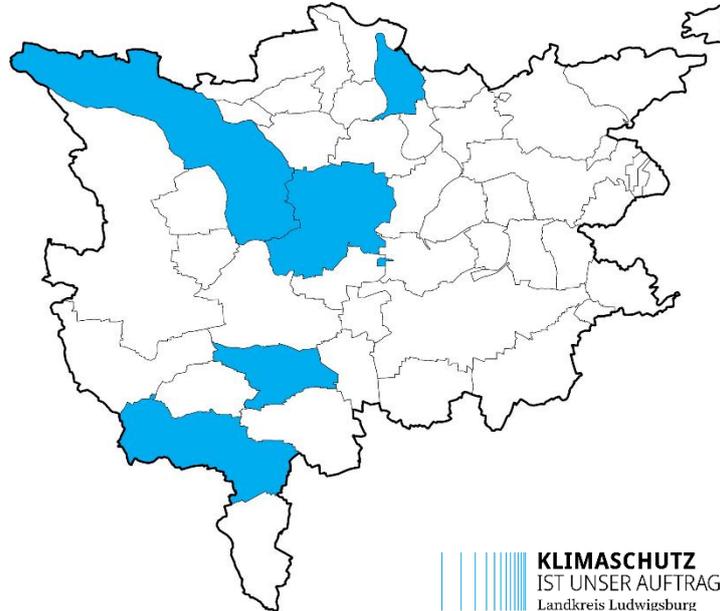


Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung

## 2.1 Attraktivierung ÖPNV

### 2.1.2 Attraktive Preise




**KLIMASCHUTZ**  
 IST UNSER AUFTRAG  
 Landkreis Ludwigsburg

#### Beschreibung:

Die Tarifgestaltung im ÖPNV kann durch Anreizsysteme für die verschiedenen Fahrgastgruppen attraktiv gestaltet werden. Dafür könnten Tarifzonen angepasst oder das Angebot überregionaler Fahrten durch Kooperationen ausgeweitet werden.

Zur Vereinfachung des Tarifsystems im Landkreis könnten Ticketangebote geschaffen werden, welche eine landkreisweite und unkomplizierte Nutzung des ÖPNV ermöglichen. In einem ersten Schritt hierzu könnten die Kommunen jeweils die Einführung des

Stadttickets des VVS prüfen. Preislich startet der Tarif bei einer Person mit 3,50 €. Unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf Bundesebene, wäre eine Beteiligung aller Kommunen im Landkreis ideal.

Die Einführung von Luftlinientarifen wäre für Gelegenheitsnutzende kurzer Distanzen attraktiv und würde eine flexible Nutzung ermöglichen.

#### Hemmnisse:

Fehlende finanzielle Mittel; Zuschussbedarf

#### Rolle der Kreisverwaltung:

Fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen 5.3.3, 5.4.2

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

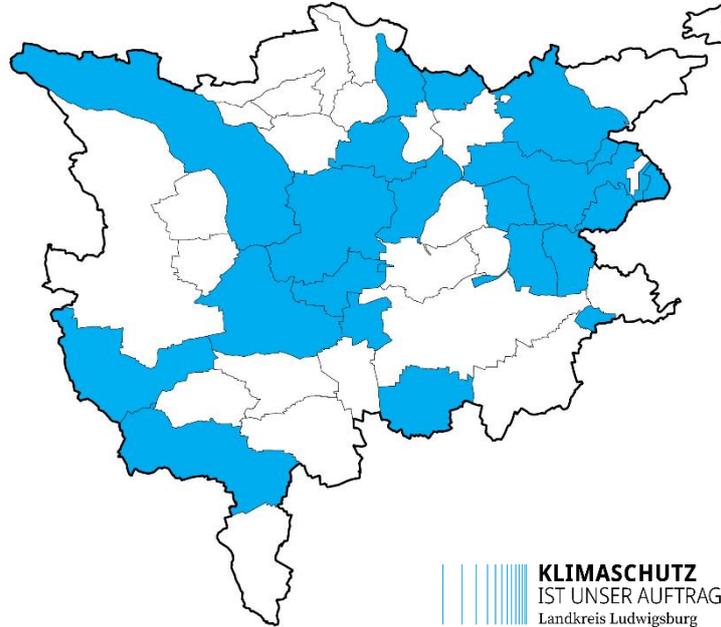


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung, Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, Verband Region Stuttgart, Busunternehmen

## 2.1 Attraktivierung ÖPNV

### 2.1.3 Barrierefreiheit ausbauen



#### **Beschreibung:**

Ein barrierefreier ÖPNV ist ohne Schwierigkeiten und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar. Dadurch erhalten alle Menschen eine soziale Teilhabemöglichkeit und es wird die öffentliche Daseinsvorsorge für alle sichergestellt.

Dabei sollten nicht nur einzelne Netzelemente, sondern das Gesamtsystem des ÖPNV barrierefrei gestaltet sein. Zugleich ist nur durch das Zusammenspiel der Netzelemente ein barrierefreies System zu gewährleisten.

Bereits ein großer Teil der Haltestellen im Landkreis wird und wurde barrierefrei ausgebaut. Die Entwicklung und Überarbeitung von Nahverkehrsplänen stellt das zentrale Instrument für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNVs dar und wird vom Landkreis fortgeschrieben.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel, Priorisierung der Maßnahmenumsetzung

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen, Fortschreibung des Nahverkehrsplans, Prüfung der baulichen Maßnahmen

Flankierende Maßnahmen 4.2.1, 5.4.1, 5.4.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

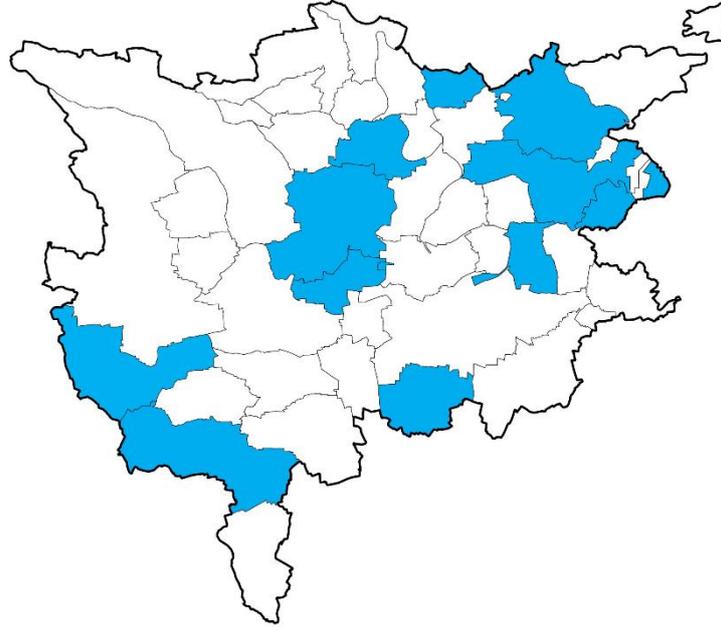


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung

## 2.1 Attraktivierung ÖPNV

## 2.1.4 Fahrgastinformationssysteme ausbauen


**Beschreibung:**

Anstelle statischer Fahrplanaushänge könnten die Informationssysteme digitalisiert und durch Echtzeitdaten im Landkreis ergänzt werden. Diese informieren an den Halte- und Wartebereichen über die Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Vorteil der GPS-gestützten Echtzeitdatenübertragung ist es, dass Nutzungshemmnisse bei den Nutzerinnen und Nutzern abgebaut werden. Aufgrund der aktuellen Informationen können Entscheidungen über die Verbindungswahl frühzeitig und gezielt getroffen werden.

**Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Datenverfügbarkeit; Schnittstellenprobleme

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Förderung der Beschaffung dynamischer Fahrgastinformationssysteme durch eigene Förderrichtlinie

Flankierende Maßnahmen 5.3.2

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

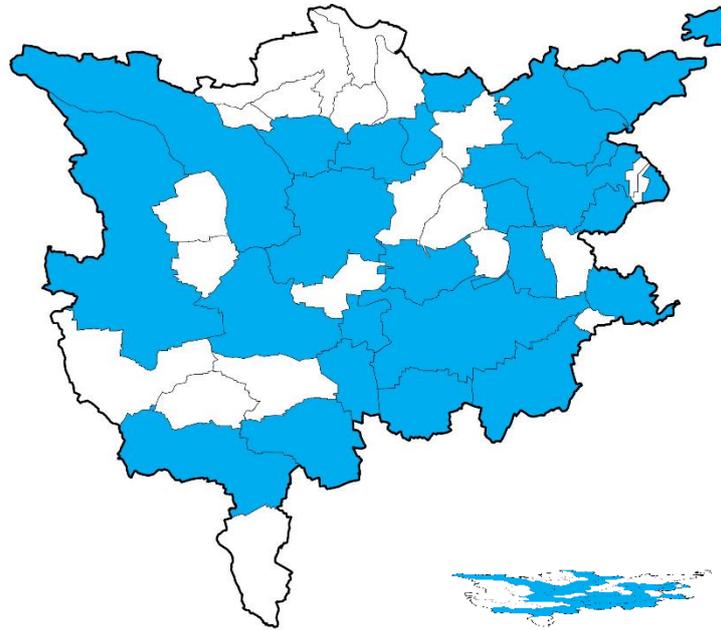


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung

## 2.1 Attraktivierung ÖPNV

### 2.1.5 ÖPNV-Beschleunigung



#### **Beschreibung:**

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV tragen zu einer Fahrplanstabilisierung bei, indem es zu keinen Verzögerungen im Fahrtverlauf kommt. Aufgrund unterschiedlicher Einflüsse und Hindernisse entlang der Strecken können Fahrpläne oftmals nicht eingehalten werden, was zu einer negativen Wahrnehmung der Zuverlässigkeit im ÖPNV führt. Neben der Verkürzung der tatsächlichen Reisezeiten können die Beschleunigungsmaßnahmen dazu führen, dass der ÖPNV im Vergleich zum MIV als schnellere Mobilitätsform wahrgenommen wird.

Zur Umsetzung der Beschleunigung sollten Busse mit Technik ausgestattet werden, wodurch an Lichtsignalanlagen Phasen verlängert und/oder zusätzliche Phasen geschaltet werden können. Auch die Einrichtung von Bushaltestellen als Kaps anstatt Buchten an geeigneten Haltepunkten ohne Standzeiten ermöglicht eine zügigere Weiterfahrt ohne das Wiedereingliedern in den fließenden Kfz-Verkehr. Im Rahmen des barrierefreien Umbaus der Haltestellen könnten

diese umgesetzt werden. Nicht zuletzt können auch über gesonderte Busspuren Bevorrechtigungen geschaffen werden. Geeignete Flächen sollten auch weiterhin identifiziert und eine Umsetzung geprüft werden.

Flankierend sind Anpassungen im Straßenraum für den Verkehrsfluss des ÖPNV unerlässlich.

#### **Hemmnisse:**

Flächenkonflikte; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; aktuelles vs. zukünftiges ÖPNV-Potential; Vielzahl an Baulastträgerschaften

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Vernetzung, Bündelung von Koordination und Planung; Prüfung baulicher Maßnahmen; Anpassung des Fahrplans; fachliche Orientierung mittels Eckpunktepapier zur ÖPNV-Beschleunigung

Flankierende Maßnahmen 1.3.1, 1.3.3, 1.3.4, 1.3.7, 3.3.1, 3.3.2, 3.4.3, 5.4.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung



## 2. Mobilitätsangebote

### 2.2 Intermodalität und Vernetzung

#### **Beschreibung:**

Der Anteil an Personen, die multimodal oder intermodal unterwegs sind, ist oftmals gering. Multimodal bedeutet, dass Personen verschiedene Verkehrsmittel nutzen, um unterschiedliche Wege zurückzulegen (Beispiel: Fahrt mit dem ÖPNV zur Arbeit und Fahrt mit dem Fahrrad zum Einkaufen). Im Gegensatz dazu kombinieren Personen, die intermodal unterwegs sind, mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg (Beispiel: Fahrt mit dem ÖPNV in die nächstgrößere Stadt und vom Bahnhof Fahrt auf den letzten Kilometern mit dem Fahrrad zum Sportverein). Ein multi- und intermodales Verkehrssystem und die entsprechende Nutzung dessen ermöglicht den Menschen zum einen das für den Zweck geeignetste Verkehrsmittel zu wählen und reduziert zum anderen die ökologischen Kosten. Fehlende Flexibilität sowohl bei den Nutzerinnen und Nutzern als auch beim Mobilitätsangebot zeigt sich im Landkreis durch häufig monomodales Mobilitätsverhalten und die Abhängigkeit vom Pkw.

Durch ein breites Angebot an Verknüpfungspunkten kann die flexible Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für verschiedene Wegezwecke ermöglicht und vorangetrieben werden.

Verknüpfungspunkte können in Form von Bike-and-Ride- sowie Park-and-Ride-Anlagen oder Mobilitätsstationen realisiert werden. Darüber hinaus kann die Fahrradmitnahme im ÖPNV und die Förderung von Fahrgemeinschaften multi- und intermodales Verkehrsverhalten stärken.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

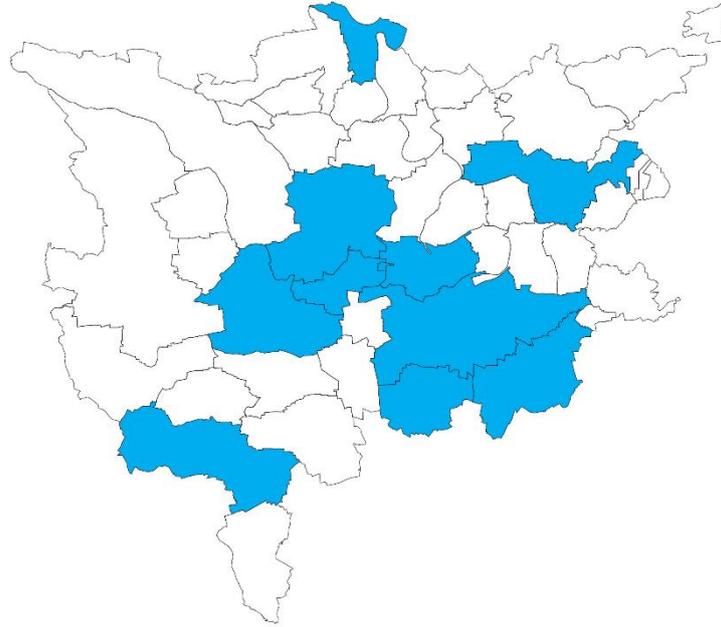
Maßnahmen dieses Maßnahmenbündels sollen zu einer Steigerung des Anteils an Personen führen, die multi- oder intermodal unterwegs sind. Der variable Einsatz der geeigneten Verkehrsmittel je nach Zweck trägt zu einer effizienten, verträglichen und ressourcenschonenden Erreichbarkeit und einer zugänglichen und bezahlbaren Mobilität bei. Hierzu bedarf es auch einer Verhaltensänderung der Bevölkerung. Insgesamt soll der Anteil des Umweltverbands am Modal-Split ansteigen.

#### **Forderungen an Land und Bund:**

Zur Erreichung dieses Ziels muss der gesellschaftliche Rahmen für eine Mobilitätswende geschaffen werden. Hierzu gehört die bereitgestellte Förderkulisse.

## 2.2 Intermodalität und Vernetzung

### 2.2.1 Bike + Ride-Angebot ausweiten



#### **Beschreibung:**

Die Förderung der Fahrradnutzung als Zubringerverkehrsmittel zum ÖPNV ist eine kostengünstige und wirkungsvolle Maßnahme zur Vergrößerung der Einzugsbereiche der Haltepunkte und damit zur Förderung eines Umstiegs vom Pkw auf die ÖPNV-Nutzung. Durch den weiteren Ausbau der B+R-Anlagen in Kommunen des Landkreises kann dieses Angebot erweitert werden.

Besonders in Kommunen mit Schienenanschluss ist der Ausbau bereits fortgeschritten. Die Auslastung der bestehenden Anlagen sollte stetig evaluiert und entsprechend dem Bedarf ausgebaut werden. Bedarf wird zukünftig auch an besonders hoch frequentierten Haltestellen des Busverkehrs gesehen. Geeignet sind dazu Linienendhaltestellen, Tarifendhaltestellen, Haltestellen mit veränderten Taktungen im ÖPNV oder geografisch verändernde Bedingungen, wie z.B. Steigungen. Beim Ausbau eignen sich unterschiedliche Größen der Abstellanlagen mit bedarfsgerechter Ausstattung. Je nach Anzahl der Fahrgäste, die eine Haltestelle nutzen, kann die Auswahl der

Ausstattung mit z. B. Fahrradboxen, Abstellanlagen mit oder ohne Überdachung oder auch Begrünung der Überdachung gewählt werden. Bei einer Implementierung von Mobilitätsstationen an Haltepunkten sollte eine B+R-Anlage integriert werden. Bei der Umsetzung und Planung kann das Beratungsangebot RadPARKEN des Landes in Anspruch genommen werden.

#### **Hemmnisse:**

Bushaltestellen im ländlichen Raum können aufgrund des Potenzials der Nutzung auf kein hohes Aufkommen ausgelegt werden, wodurch der Umfang der Ausstattung geringer ausfällt; aktuelles vs. zukünftiges Potenzial im ÖV; aktuelles vs. zukünftiges Radpotenzial; Flächenakquise und Eigentumsrecht; ausreichende Bekanntmachung des neuen Angebots

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Koordinierung im Landkreis; Erarbeiten einer kreisweiten Strategie

Flankierende Maßnahmen 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.3.5, 2.2.4, 2.2.5

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kreisverwaltung, Kommunen, Deutsche Bahn, Verband Region Stuttgart, Mobilitäts-Anbieter

## 2.2 Intermodalität und Vernetzung

### 2.2.2 Fahrradmitnahme im ÖPNV erleichtern



#### **Beschreibung:**

Die Förderung der Fahrradnutzung als Zubringerverkehrsmittel zum ÖPNV ist eine kostengünstige und wirkungsvolle Maßnahme zur Vergrößerung der Einzugsbereiche der Bahnhaltepunkte und damit zur Förderung eines Umstiegs vom Pkw auf die ÖPNV-Nutzung. Ergänzend zu B+R-Anlagen ist die Fahrradmitnahme im ÖPNV vor allem für Personen von Bedeutung, für die auch am Zielort der Einzugsbereich der Haltestellen vergrößert werden soll. Bisher gelten im Landkreis unterschiedliche Regelungen und eine Mitnahme wird nicht zu allen Zeiten ermöglicht.

Es wird empfohlen, eine kostenlose Fahrradmitnahme in Neben- und Schwachverkehrszeiten zu ermöglichen. Die Mitnahme zu Hauptverkehrszeiten hingegen kann langfristig geprüft werden und bei möglicher Umsetzung kostenpflichtig angeboten werden. Wichtig ist es bei dieser Art der Ausdifferenzierung, die Informationen einfach zugänglich bereitzustellen. Einheitliche Regelungen in Bus und Bahn erleichtern zudem die Verständlichkeit. Zukünftig ist anzustreben, dass im Landkreis eine

Fahrradmitnahme bei ausreichenden Kapazitäten ermöglicht wird. Die überflüssige Mitnahme von Fahrrädern ist durch geeignete B+R-Anlagen an den Haltestellen zu vermeiden.

#### **Hemmnisse:**

Konfliktpotenzial der Nutzenden; Herausforderungen und Kosten beim Betreiber

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Gemeinsame Festlegung der Mitnahmeregeln mit Verkehrsunternehmen in zutreffenden Kommunen

Flankierende Maßnahmen 2.1.2, 2.2.1, 2.2.4

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

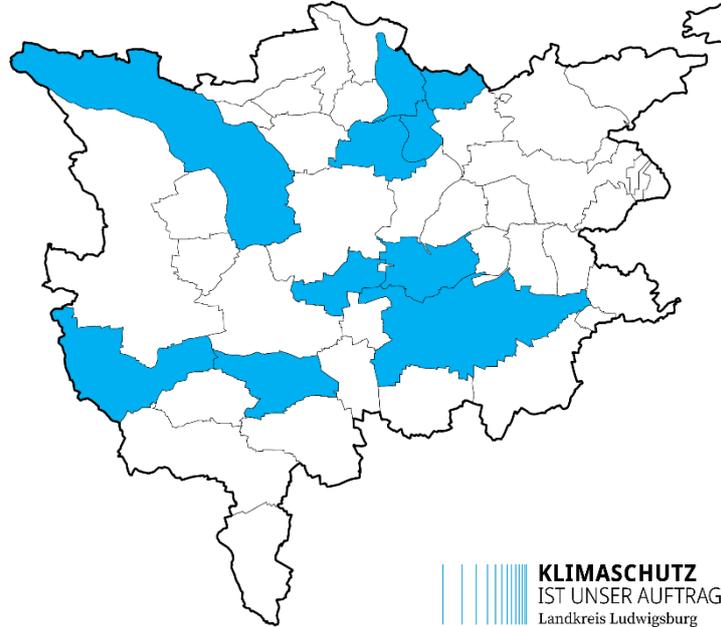


Akteure

Private Busunternehmen, Kommunen, Deutsche Bahn, Verband Region Stuttgart, Kreisverwaltung

## 2.2 Intermodalität und Vernetzung

### 2.2.3 Fahrgemeinschaften stärken



#### **Beschreibung:**

Der Pkw-Besetzungsgrad liegt in Deutschland bei 1,5 Personen pro Fahrzeug. Im Pendelverkehr wird der niedrigste Wert von 1,1 erreicht. Damit zeigen sich große ungenutzte Kapazitäten im Individualverkehr, da im Normalfall mindestens vier Personen pro Fahrzeug fahren können. Diese Kapazitäten können durch die Stärkung von Fahrgemeinschaften genutzt werden. Zum einen kann über Portale das Zusammenfinden von Personen gefördert werden, zum anderen das spontane Mitnehmen durch Mitfahrbänke.

Durch ein landkreisweites Pendlerportal könnten zukünftig im Landkreis mehr Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr entstehen. Auf einer digitalen Plattform könnten Personen Fahrten anbieten oder Fahrtwünsche anfragen. Besonders bei der Einführung dieses Angebots sollte eine zielgruppenorientierte Bewerbung durchgeführt werden.

Mitfahrbänke können in kleinen Kreiskommunen ergänzend genutzt werden, wenn Lücken im ÖPNV-Angebot vorhanden sind. Dazu können Standorte an

Ortseingängen oder -ausgängen bzw. an zentralen Orten je nach Eignung gewählt werden.

#### **Hemmnisse:**

Unzureichende Bewerbung der Angebotsplattformen; Nutzungsverhalten; Sicherheitsbedenken bei Nutzenden von Mitfahrbänken können durch das Bewerben von Plattformen, auf denen eine Verifizierung der nutzenden Personen ermöglicht wird, reduziert werden.

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Koordinierung und Vernetzung; Erarbeiten einer kreisweiten Strategie

Flankierende Maßnahmen 1.3, 5.3

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

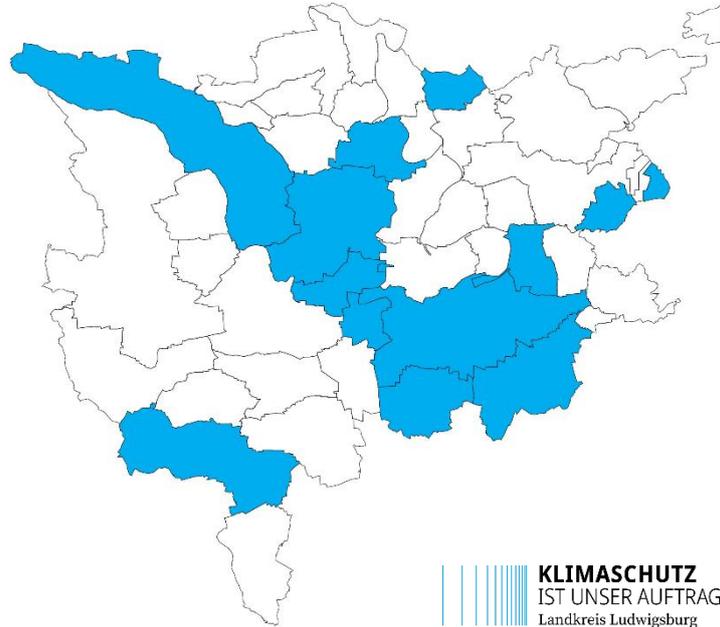


Akteure

Private Unternehmen, Kommunen, Kreisverwaltung

## 2.2 Intermodalität und Vernetzung

### 2.2.4 Mobilitätsstationen ausbauen



 **KLIMASCHUTZ**  
IST UNSER AUFTRAG  
Landkreis Ludwigsburg

#### **Beschreibung:**

Der Ausbau von Mobilitätsstationen in Kommunen bündelt verschiedene Mobilitätsangebote und stärkt Alternativen zum privaten Pkw. Wichtig sind hier ein möglichst flächendeckendes, stadtweites bzw. landkreisweites Angebot einerseits und eine einheitliche Vorgehensweise mit Wiedererkennungswert andererseits. Die Bündelung der Angebote vereinfacht und verkürzt die Umsteigezeit beim Wechsel der Verkehrsmittel.

Mögliche Elemente von Mobilitätsstationen sind u. a. Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), Bushaltestellen, (hochwertige) Radabstellanlagen, Scooter-Sharing, Car-Sharing-Stellplätze, E-Roller-Sharing, Paketstationen, Ladestationen, Rad-servicestationen, Pkw-Stellplätze oder Fahrradverleihsysteme, Lastenradverleih und weitere Informations- und Service-Angebote. Aus wirtschaftlichen Gründen und aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit können und sollten nicht an allen Stationen alle möglichen Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Kurzfristig können Stationen mit geringerer Anzahl an

Angeboten implementiert und mittel- bis langfristig durch weitere Angebote ergänzt werden. Stationen können sowohl an Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs als auch in Stadtteilzentren eingerichtet werden. Zur Erreichung einer ausreichenden Nutzung sind die Buchungssysteme einfach zu gestalten, um die Hürden der Nutzung gering zu halten. Ein zielgerichtetes Marketing und eine öffentlichkeitswirksame Begleitung der Eröffnung von Stationen erhöhen die Sichtbarkeit im Landkreis.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Flächenakquise; unzureichende Nutzung

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Koordination und Vernetzung; Erarbeiten eines gemeinsamen kreisweiten Vorgehens

Flankierende Maßnahmen 2.2.1, 2.2.5, 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

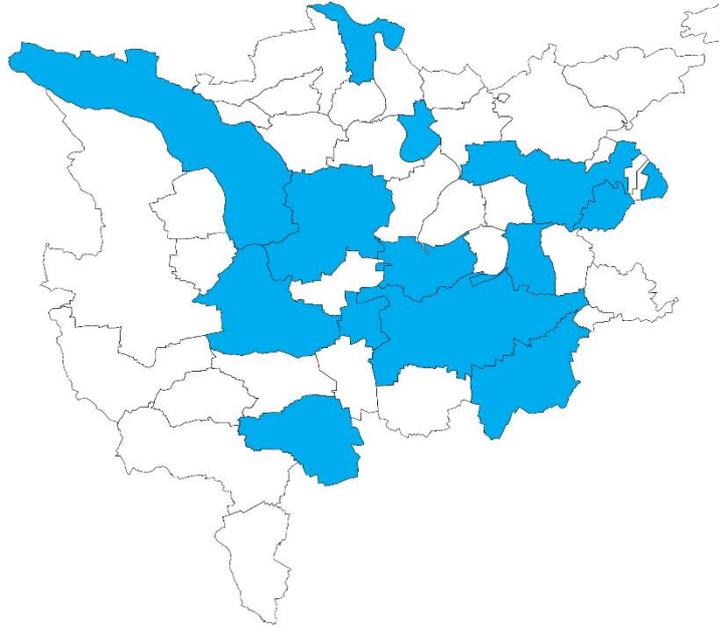


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung, Deutsche Bahn, Verband Region Stuttgart

## 2.2 Intermodalität und Vernetzung

### 2.2.5 Park + Ride-Angebot ausweiten



#### **Beschreibung:**

Für eine zusätzliche Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sind Verknüpfungen mit dem Individualverkehr erweiterbar. Der Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen auf an ÖPNV-Haltestellen gelegenen Parkplätzen leisten einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität. Vor allem im ländlichen Raum kann das Einzugsgebiet im ÖPNV erweitert werden und ermöglicht die Nutzung der Angebote im öffentlichen Verkehr auf Teilstrecken in die Zentren. Die im Landkreis bestehenden Park+Ride-Angebote weisen hohe Auslastungsgrade auf, so dass das Angebot zum einen erweitert und zum anderen an fehlenden Standorten neu errichtet werden sollte.

Dabei sollte berücksichtigt werden, die Park+Ride-Angebote in Mobilitätsstationen an ÖPNV-Haltestellen zu integrieren.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; aktuelles vs. zukünftiges Potenzial im ÖV; Flächenakquise; Nutzendenverhalten und Akzeptanz; Konkurrenz zum ÖPNV-Angebot in ländlichen Regionen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen 2.2.1, 2.2.4

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Deutsche Bahn, Verband Region Stuttgart

---



## 2. Mobilitätsangebote

### 2.3 Sharing-Angebot ausweiten

#### **Beschreibung:**

Zur Verbesserung der Flexibilität und der Gewährleistung aller Mobilitätsoptionen abseits des Privat-Pkw, ist eine gezielte Ergänzung durch Sharing-Angebote zu empfehlen. Dazu zählen Angebote zum Car-Sharing, Bike-Sharing mit oder ohne Integration von Lastenrädern, E-Roller-Sharing oder Sharing-Systeme der Mikromobilität („*Fortbewegung mit elektrisch motorisierten sowie nicht motorisierten Kleinst- und Leichtfahrzeugen*“). In den Kreiskommunen sind bereits heute unterschiedliche Angebote zu finden. Je nach Größe und Lage der Kommunen sind unterschiedliche Formen von Sharing-Angeboten sinnvoll. Daher sind nicht alle Systeme im Landkreis flächendeckend zielführend und umsetzbar.

Die Systeme werden entweder als Free-Floating- oder als stationsbasiertes System eingeführt. Bei Free-Floating können die jeweiligen Fahrzeuge an beliebigen Stellen innerhalb des Bedienegebiets abgestellt werden. Beim stationsbasierten Sharing sind die Fahrzeuge hingegen standortgebunden und müssen am gleichen Standort sowohl abgeholt als auch wieder dorthin zurückgebracht werden.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

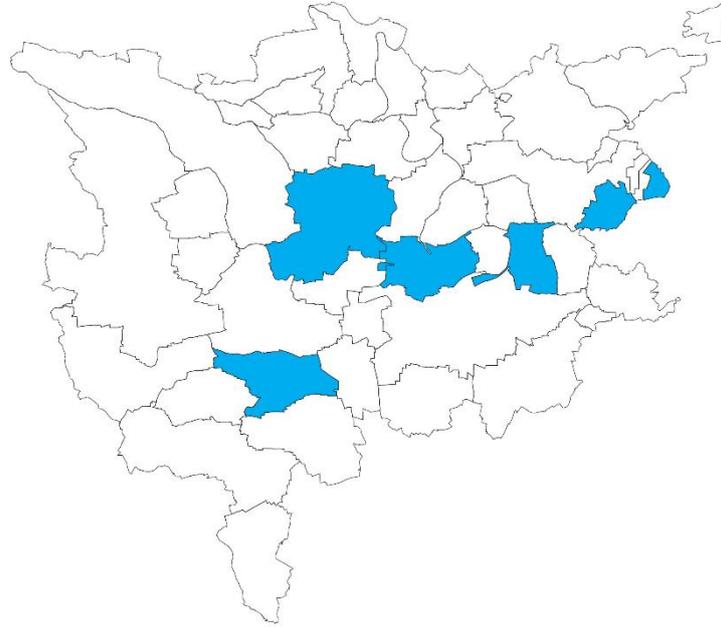
Maßnahmen dieses Maßnahmenbündels schaffen mehr Flexibilität und Zugänglichkeit in der Verkehrsmittelwahl der Nutzenden. Durch Sharing-Systeme können der Besitz privater Fahrzeuge reduziert und ggf. Flächen für mehr Aufenthaltsqualität gewonnen werden. Insgesamt soll der Anteil des Umweltverbunds am Modal-Split durch die optimale Nutzung der Verkehrsmittel entsprechend ihrem Zweck ansteigen sowie die soziale Teilhabe und die Erreichbarkeit gestärkt werden.

#### **Forderungen an Land und Bund:**

Zur Erreichung dieses Ziels muss der gesellschaftliche Rahmen für eine Mobilitätswende geschaffen werden. Hierzu gehört zwingend eine entsprechende Förderkulisse.

## 2.3 Sharing-Angebot ausweiten

### 2.3.1 Bike-Sharing



#### **Beschreibung:**

Mit RegioRad Stuttgart gibt es gegenwärtig in der gesamten Region Stuttgart, darunter auch dem Landkreis Ludwigsburg, ein einheitliches Bike-Sharing-System. Im Landkreis Ludwigsburg sind rund 55 % der RegioRad-Fahrräder elektrifiziert. Durch die topografischen Bedingungen sollte auch weiterhin auf einen hohen Anteil an elektrifizierten Fahrrädern geachtet werden. Die bisherige Nutzung beschränkt sich jedoch durch einen hohen Anteil stationsbasierter Angebote und durch die geringe Anzahl an Stationen stark, wodurch für die Kommunen hohe durchschnittliche Kosten pro Fahrt entstehen. Lediglich in den größeren Kreiskommunen zeigt sich eine erhöhte Akzeptanz und Nutzung des Bike-Sharing-Systems.

In Zukunft ist beim Ausbau oder bei der Einführung von Bike-Sharing-Angeboten darauf zu achten, dass Sharing-Stationen vorrangig an nachfragestarken Orten wie Zentren, Bahnhöfen oder einzelnen Industriestandorten eingesetzt werden. Anders als beim Car-Sharing sind Insellösungen mit einer Station pro

Kommune nicht zielführend. Es ist zu empfehlen, dass mehrere Abhol- und Rückgabestationen in einer Kommune realisiert werden. Das landkreisübergreifende Angebot sollte dabei auf jeden Fall beibehalten werden.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen;  
Nutzendenverhalten

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Bündelung und Koordinierung; Vertreten der Interessen der Kreiskommunen; Bewerbung vorhandener Sharing-Angebote

Flankierende Maßnahmen 1.1.2, 1.1.6, 2.2.1, 2.2.4, 4.1.3, 5.1.2, 5.2.4, 5.3.2, 5.4.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

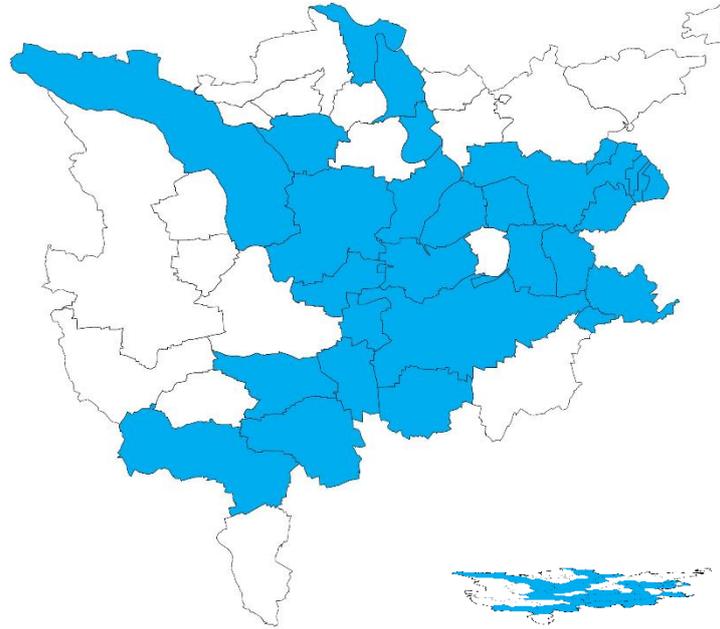


Akteure

Kreisverwaltung, Kommunen, Deutsche Bahn, Verband Region Stuttgart, Nachbarlandkreise

## 2.3 Sharing-Angebot ausweiten

### 2.3.2 Car-Sharing



#### **Beschreibung:**

Der Kraftfahrzeugbestand im Landkreis Ludwigsburg lag 2024 mit 612 Pkw je 1.000 Einwohnenden nur knapp über dem Durchschnitt in Baden-Württemberg mit 611 Pkw/1.000 Einwohnenden.<sup>3</sup> Der Besitz steigt insgesamt relativ zur Bevölkerung immer weiter an.

Mithilfe eines besseren Car-Sharing-Angebotes wird die Mobilität auch ohne eigenen Pkw verbessert bzw. eine Alternative zum eigenen (Zweit-)Wagen geschaffen. Dadurch können die Gesamtzahl an Fahrzeugen reduziert und neue Nutzungsflächen im öffentlichen Raum gewonnen werden.

Mit insgesamt drei Car-Sharing Anbietenden an 70 Standorten und mit über 100 Fahrzeugen hat sich Car-Sharing im Landkreis Ludwigsburg bereits etabliert. Die Nutzendenzahlen steigen, bleiben

jedoch hinter den Zahlen für urbane Gebiete zurück. Hier zeigt sich die Herausforderung, Car-Sharing in ländlich geprägten Räumen dauerhaft zu etablieren. Benachbarte Städte wie Karlsruhe oder Tübingen zeigen aber mit 1,2 bis 3,0 Car-Sharing-Fahrzeugen je 1.000 Einwohner das vorhandene Potenzial. Auch in kleineren Kommunen, in denen jeweils nur ein Fahrzeug stationiert ist, zeigen hohe Auslastungszahlen den weiteren Bedarf und Möglichkeiten zum Ausbau.

In Zusammenarbeit mit privaten Akteuren kann das Car-Sharing-Angebot zukünftig ausgeweitet werden. Ökonomisch rentable Stationsstandorte sind in Kombination mit weniger rentablen Stationen als Pakete auszuschreiben. Landkreisübergreifende Anbieter bzw. Quernutzung erhöhen zudem die Flexibilität. Ein positiver Zielbeitrag kann zudem geleistet werden, wenn die Car-Sharing Flotte

<sup>3</sup> Statistisches Bundesamt 2024

verstärkt mit alternativen Antrieben ausgestattet und um entsprechende Ladeinfrastruktur an den Stationen ergänzt wird.

**Hemmnisse:**

Nutzendenverhalten; Umwidmung öffentlicher Parkplätze; Flächenakquise; Bereitstellung der Ladeinfrastruktur

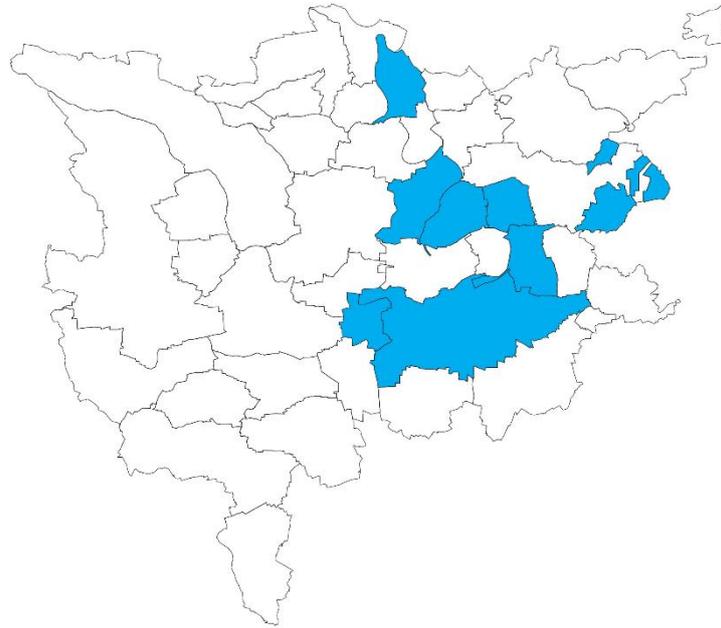
**Rolle der Kreisverwaltung:**

Bündelung und Koordinierung; Vertreten der Interessen der Kreiskommunen; Bewerbung vorhandener Sharing-Angebote

Flankierende Maßnahmen	2.2.4, 3.3.2, 3.3.3, 4.1.1, 4.1.3, 5.3.1
Zeithorizont	
Wirkungsbeitrag	
Kostenkategorie	
Akteure	Kommunen, Kreisverwaltung, Nachbarlandkreise, Verband Region Stuttgart

## 2.3 Sharing-Angebot ausweiten

### 2.3.3 Elektromotorroller-Sharing

**Beschreibung:**

Eine Alternative zum Car-Sharing bietet der Einsatz von Elektromotorrollern als Sharing-Angebot. Diese sind nicht mit den in vielen Städten verfügbaren Elektro-Tretrollern zu verwechseln. Auch durch das Elektromotorroller-Sharing wird das Ziel verfolgt, mithilfe eines Angebotes die Mobilität ohne eigenen Pkw zu verbessern bzw. eine Alternative zum eigenen (Zweit-) Wagen zu schaffen. Diese können vor allem auf kurzen Wegen nützlich sein und durch ihre vergleichsweise geringe Größe den öffentlichen Raum weniger beanspruchen.

Das in einigen Kommunen bereits eingeführte Sharing von Elektromotorrollern kann ausgebaut und in

weiteren Kommunen implementiert werden. Landkreisübergreifende Anbieter oder zumindest die Quernutzung zwischen verschiedenen Anbietern sollte ermöglicht werden, um dadurch die Flexibilität für die Nutzenden zu erhöhen.

**Hemmnisse:**

Nutzendenverhalten

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Bündelung und Koordinierung; Vertreten der Interessen der Kreiskommunen; Bewerbung vorhandener Sharing-Angebote

Flankierende Maßnahmen 2.2.4,3.3.2, 3.3.3, 4.1.1, 4.1.3, 5.3.1, 5.3.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

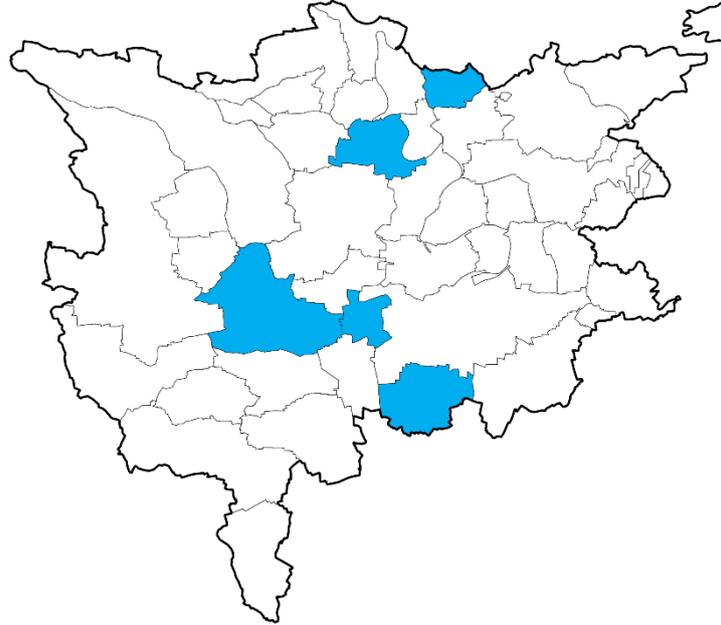


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung, Nachbarlandkreise, Verband Region  
Stuttgart

## 2.3 Sharing-Angebot ausweiten

## 2.3.4 Lastenrad-Sharing


**Beschreibung:**

Die Integration von Lastenfahrrädern in Sharing-Systemen erhöht die Flexibilität für Personen, die keinen oder nicht immer Zugang zu einem Pkw haben. Der Transport von Gegenständen wird dadurch ermöglicht.

Die Lastenfahrräder sollten, wenn vorhanden, in die Bike-Sharing-Systeme integriert werden, können aber auch unabhängig davon in den Kommunen angeboten werden. Beispielsweise können sich Gewerbetreibende im Zusammenschluss mit den

Kommunen für ein Angebot im Zentrum oder an weiteren Einkaufsstandorten / Nahversorgungszentren organisieren.

**Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Nutzendenverhalten

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Bündelung und Koordinierung; Bewerbung vorhandener Sharing-Angebote

Flankierende Maßnahmen 2.2.4, 4.1.1, 4.1.3, 4.1.5, 5.3.3

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung

## 2.3 Sharing-Angebot ausweiten

### 2.3.5 Sharing Mikromobilität



#### Beschreibung:

Für die letzte Meile kann ein Verleihsystem mit Mikromobilität zielführend sein. Bereits heute bestehen Angebote mit Elektroscootern in drei verschiedenen Städten im Landkreis. Bei Bedarf kann das Angebot ausgeweitet werden.

Durch die Definition des Bediengebietes und der Zonen, in denen Fahrzeuge nicht abgestellt werden dürfen, ist eine Steuerung der Scooter möglich. Dies sollte auch aktiv vorangetrieben werden, sodass Mikromobilität zu keiner Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende und der öffentliche Raum nicht über

mäßig eingenommen wird. Für ein verlässliches, konstantes Angebot sollte eine feste Kooperation mit einem Anbieter eingegangen werden.

#### Hemmnisse:

Nutzendenverhalten; Kommunikation mit Betreibern

#### Rolle der Kreisverwaltung:

Bündelung und Koordination; Bewerbung vorhandener Sharing-Angebote

Flankierende Maßnahmen 2.2.4, 3.3.2, 4.1.1, 4.1.3, 5.3.2, 5.3.3

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung, Nachbarlandkreise



## 3. Stadtverträgliche Kfz-Verkehre

### 3.1 Alternative Antriebe

#### **Beschreibung:**

Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, vor allem Elektroantriebe, leisten einen wesentlichen Beitrag zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, und somit zur Reduktion der lokalen Schadstoffemissionen (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>). Für eine stärkere Flottendurchdringung mit alternativen Antrieben sind bedarfsgerechte Infrastrukturen und Rahmenbedingungen zu schaffen.

Im Rahmen des Hochlaufs der Elektromobilität ist es daher essenziell, eine bedarfsgerechte und nutzerorientierte Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum, aber auch im privaten Umfeld, zu schaffen und zu fördern. Dabei muss ein flächendeckendes Ladenetz zur Verfügung gestellt werden, um Sorgen hinsichtlich der Reichweite und Verfügbarkeit von Ladepunkten entgegenzuwirken. Es werden Netzkonzepte benötigt, um eine adäquate Ladeinfrastruktur anzubieten. Es muss sichergestellt werden, dass der motorisierte Individualverkehr flächendeckend auf emissionsarmen Antrieben basieren kann.

Die Fuhrparks der Kommunen können als Vorbildfunktion auf alternative Antriebe umgestellt werden. Die Elektrifizierung der Flotte geht mit wesentlichen Vorteilen einher. Zum einen fahren die Fahrzeuge lokal emissionsfrei und zum anderen weisen sie eine bessere Energie- und Betriebskostenbilanz auf. So kann der Fuhrpark Bestandteil des betrieblichen Umweltmanagements sein.

Der ÖPNV leistet bereits heute einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur

Sicherung der Mobilität und Daseinsvorsorge im ländlichen Raum. Durch den Einsatz Bussen mit alternativen Antrieben werden die Emissionen weiter reduziert, insbesondere wenn die eingesetzte Antriebsenergie aus erneuerbaren Ressourcen bereitgestellt wird. Zudem zeichnen sich Elektrobusse durch ein niedriges Geräuschniveau sowohl innerhalb als auch außerhalb des Fahrzeugs aus.

Die Nutzung alternativer Antriebe beschränkt sich dabei nicht nur auf Elektromobilität. Daher wird anderen Technologien im Landkreis ein hoher Stellenwert zugeschrieben und die Infrastruktur entsprechend den Entwicklungen ausgebaut.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

Der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben reduziert die lokalen Emissionen im Schadstoff- und Lärmbereich. Die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürgern kann hierdurch gesteigert werden. Durch die Maßnahmen dieses Maßnahmenbündels soll der Anteil klimaneutraler Antriebe erhöht werden.

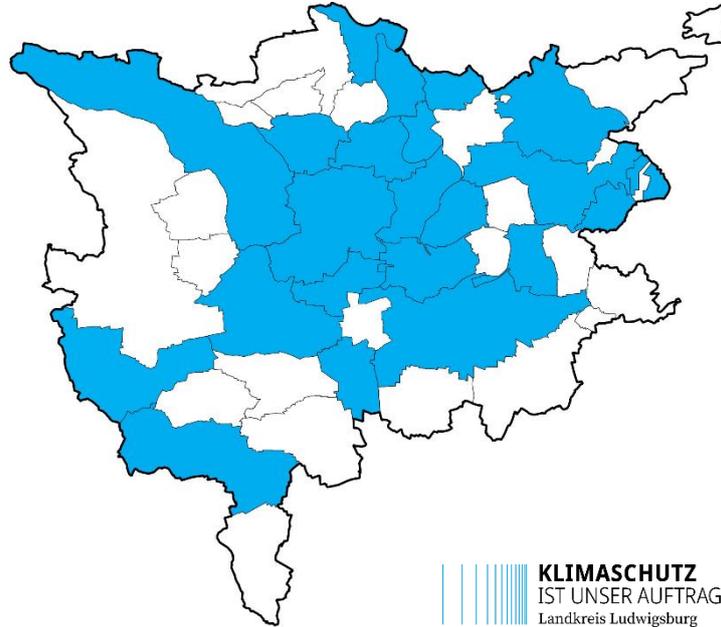
#### **Forderungen an Land und Bund:**

Bereitstellung von Ladeinfrastruktur bzw. der Fördermittel dafür, Förderung der Flottenumstellung, Fördermittel für kommunale Fuhrparks bereitstellen, Dienstwagenprivileg anpassen/ abschaffen, Ertüchtigung des Stromnetzes für Ladeinfrastruktur



## 3.1 Alternative Antriebe

### 3.1.1 Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur



#### **Beschreibung:**

Lokale und regionale Ladeinfrastrukturkonzepte sind darauf ausgerichtet, die Bedürfnisse der Bevölkerung zu berücksichtigen und unkomplizierte Ladevorgänge zu ermöglichen. Bei der Erschließung neuer Standorte erfolgt ein bedarfsgerechter Ausbau, beispielsweise im Umfeld von Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Supermärkten, Einkaufszentren und öffentlichen Einrichtungen. Hierbei wird das Parken mit dem Laden des Fahrzeugs verbunden, wodurch die Ladezeiten effizient genutzt werden können. Diese Verknüpfung von alltäglichen Aktivitäten mit dem Ladevorgang erhöht nicht nur die Auslastung der Ladeinfrastruktur, sondern auch den Nutzungskomfort. In Wohngebieten sind besonders Gebiete wie Mehrfamilienbebauung zu berücksichtigen, in der zukünftig wenig private Infrastruktur ausgebaut wird. Ein hilfreiches Tool zur Ersteinschätzung des Bedarfs bietet das bundesweite StandortTOOL.

Da Fahrzeuge mit alternativen Antrieben häufiger geladen werden müssen als konventionelle Fahrzeuge betankt werden, ist der Aufbau eines dichten

Ladenetzes erforderlich. Ein engmaschiges Ladenetz gewährleistet jederzeit und überall einen Zugang zu Ladepunkten. Akzeptanz und Nutzung werden dadurch gefördert. Zudem unterstützt eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur die nahtlose Integration von Ladevorgängen in den Alltag der Nutzenden und trägt so zu einer nachhaltigeren Mobilität bei.

#### **Hemmnisse:**

Flächenverfügbarkeit und -akquise; fehlende finanzielle Mittel; Eigentumsverhältnisse; rechtliche Vorgaben; Gestaltungsrichtlinien; Verfügbarkeit von Netzanschlüssen und Handwerkern; objektive/ subjektive Sicherheit

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Erarbeitung eines kreisweiten Elektromobilitäts- und Ladeinfrastrukturkonzepts

Flankierende Maßnahmen 2.2.5, 2.3, 3.1, 3.3.1, 4.1.3, 5.3.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung



### 3.1 Alternative Antriebe

## 3.1.2 Ausbau privater Ladeinfrastruktur



#### **Beschreibung:**

Private Ladepunkte ergänzen die öffentliche Ladeinfrastruktur und bieten eine bequeme Möglichkeit, Elektrofahrzeuge zu laden, wenn diese über längere Zeit am Wohn- oder Arbeitsort stehen. Solche Ladeeinrichtungen nutzen in der Regel niedrigere Ladeleistungen, da die Fahrzeuge über einen längeren Zeitraum hinweg geladen werden können, was geringere Ladegeschwindigkeiten ausreichend macht.

Bei der Planung neuer Baugebiete ist es zu empfehlen, dass künftig entsprechende Netzanschlüsse berücksichtigt werden, um den zusätzlichen Ladebedarf von Elektrofahrzeugen abzudecken. Durch Vorgaben in den Stellplatzsatzungen/ Bebauungsplänen kann der Ausbau privater Ladeinfrastruktur bei Neubauten über das Gebäude-

Elektromobilitätsinfrastrukturgesetzes (GEIG) hinaus gefördert werden.

Ergänzend kann außerdem halböffentliche Ladeinfrastruktur Lücken im Netz schließen. Die alltäglichen Standzeiten an beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten können effizient genutzt werden. Die Flächenverfügbarkeiten der entsprechenden Unternehmen/Eigentümern können über das FlächenTOOL den Betreibenden von Ladeinfrastruktur bekannt gemacht werden<sup>4</sup>.

Zudem sollten auch für Elektrofahräder geeignete Ladeeinrichtungen vorgesehen werden. Diese Maßnahmen gewährleisten, dass sowohl Elektroautos als auch Elektrofahräder bequem und effizient geladen werden können, was die Attraktivität und Praktikabilität von Elektromobilität im Alltag erhöht.

---

<sup>4</sup> <https://flaechentool.de/>

**Hemmnisse:**

Baurechtliche Vorgaben; Genehmigung der Netzbetreiber aufgrund beschränkter Stromnetzkapazität; fehlende Fördermittel

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Erarbeitung/Bereitstellung von Informationsmaterialien

Flankierende Maßnahmen 4.1.3, 5.3.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



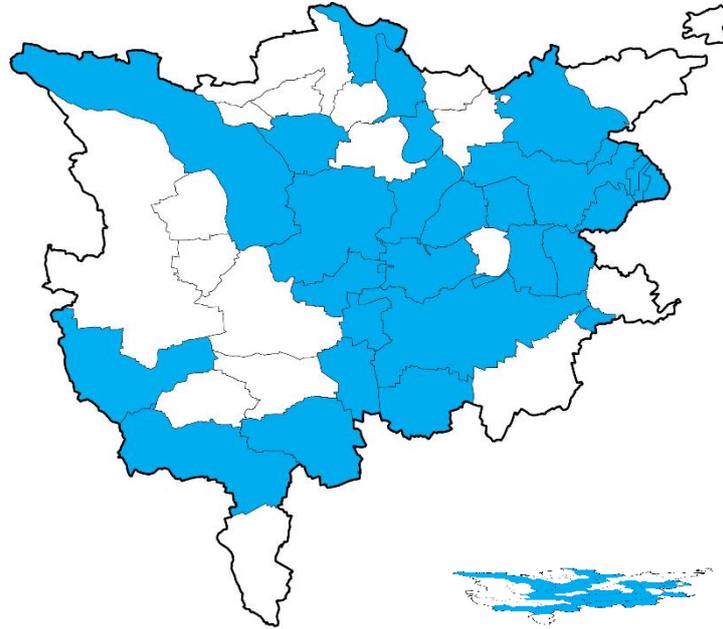
Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung



### 3.1 Alternative Antriebe

## 3.1.3 Fuhrpark auf alternative Antriebe umstellen



#### **Beschreibung:**

Die Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf alternative Antriebe trägt nicht nur zur Reduktion von Schadstoffen bei, sondern hat auch eine wichtige Vorbildfunktion. Da die meisten Fahrten lokal erfolgen, hat diese Umstellung eine unmittelbare und positive Auswirkung auf die lokalen Emissionen.

Darüber hinaus können die Sensibilisierung und die Bewusstseinsbildung bei den kommunalen Mitarbeitenden als Multiplikator für die Einführung und Akzeptanz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben dienen. Wenn kommunale Mitarbeitende die Vorteile und Praktikabilität alternativer Antriebe erleben, fördern sie diese positiven Erfahrungen weiter und tragen somit zur breiteren Durchdringung und Akzeptanz umweltfreundlicher Fahrzeugtechnologien bei.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel; Mangel geeigneter Modelle; Vielzahl an Baulastträgerschaften

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Erarbeitung kreisweiter Empfehlungen; Koordinierung zwischen Kommunen (bzgl. geteilter Fahrzeugnutzung und Einkaufskooperationen)

Flankierende Maßnahmen 5.1.1, 5.3.3, 5.4.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



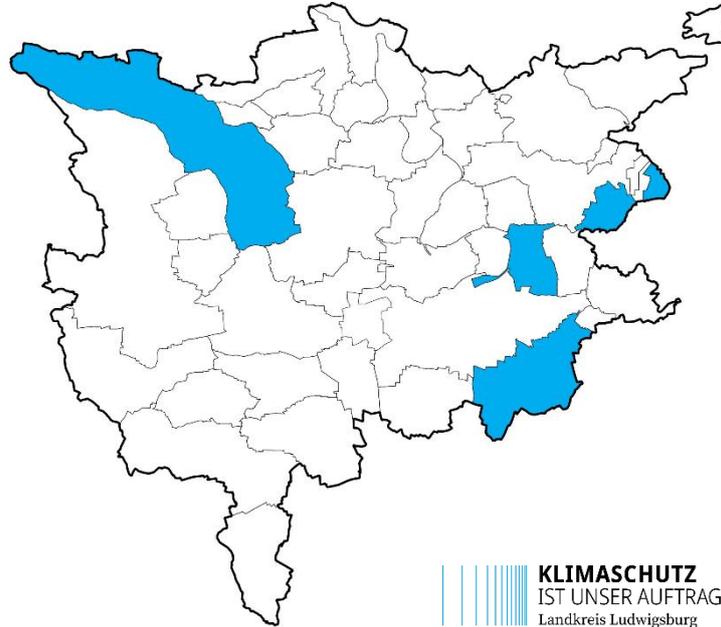
Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung



### 3.1 Alternative Antriebe

## 3.1.4 ÖPNV-Flotte auf alternative Antriebe umstellen



**KLIMASCHUTZ**  
IST UNSER AUFTRAG  
Landkreis Ludwigsburg

#### **Beschreibung:**

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) trägt bereits heute erheblich zur Reduktion von Emissionen bei, die sonst durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) entstehen würden. Diese positive Wirkung wird durch die Umstellung auf alternative und emissionsarme Antriebe weiter verstärkt.

Zukünftig müssen bei der Ausschreibung von Leistungen gemäß der Clean Vehicles Directive der Europäischen Union Mindestquoten für emissionsarme Antriebe bei Bussen eingehalten werden. Dabei ist ein diskriminierungsfreier Ansatz zu verfolgen, der bei der Elektromobilität die Energiebereitstellung sowohl über Batterien als auch über Brennstoffzellen (Wasserstoff) ermöglicht.

Flankierende Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des gesamten ÖPNV-Systems werden dazu beitragen, die Emissionen im MIV weiter zu reduzieren, die Fahrgastzahlen zu erhöhen und gleichzeitig die Emissionen im ÖPNV zu senken. Diese umfassende Strategie fördert eine nachhaltigere Mobilität und

unterstützt den Übergang zu umweltfreundlicheren Verkehrslösungen.

#### **Hemmnisse:**

Beschaffungskosten; fehlende Lade- bzw. Tank-Infrastruktur

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Überprüfung der Erfüllung der Clean Vehicles Directive; strategisches Fördern der für den Infrastrukturausbau notwendigen Rahmenbedingungen

Flankierende Maßnahmen 1.3, 5.3.3

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kreisverwaltung, Energieversorger, Stadtwerke



## 3. Stadtverträgliche Kfz-Verkehre

### 3.2 Organisation der Liefer- und Wirtschaftsverkehre

#### **Beschreibung:**

Für eine stadtverträgliche Abwicklung der Liefer- und Wirtschaftsverkehre sollen diese durch verschiedene Maßnahmen vermieden, verlagert oder umweltverträglich abgewickelt werden. Dabei liegt der Fokus sowohl auf der Reduktion der Fahrtenanzahl als auch auf der intelligenten Verkehrsleitung durch das Straßennetz des Landkreises. Zusammen sollen somit unnötige Schwerverkehre vermieden und die Belastungen / Betroffenheiten bei Bewohnern im Landkreis reduziert werden. Auf der einen Seite steht hierbei die Bereitstellung geeigneter Flächen und Infrastrukturen zur Warenverteilung für einen wirtschaftlich starken Landkreis, auf der anderen Seite die verträgliche Abwicklung der notwendigen Verkehre für einen lebenswerten Landkreis.

Um zu einer verträglichen Abwicklung beizutragen, sind von den Akteuren des Wirtschaftsverkehrs die Flotten im Sinne der Antriebswende umzustellen und in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren benötigte Infrastrukturen (z.B. Ladeinfrastruktur) zu schaffen. Integrierte Maßnahmen und Handlungskonzepte sind hierzu auszuarbeiten und umzusetzen, sodass der Wirtschaftsverkehr einen Beitrag zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen leistet.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

Maßnahmen dieses Maßnahmenbündels tragen durch intelligente Organisation zu einer Reduktion der Fahrten im Liefer- und Wirtschaftsverkehr und einer Verlagerung der Fahrten auf das Fahrrad oder die Schiene bei und ermöglichen dadurch eine Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im besiedelten Raum.

#### **Forderungen an Land und Bund:**

Zur Erreichung dieses Ziels muss der Schienengüterverkehr als Rückgrat des Wirtschaftsverkehrs gestärkt werden und in Konkurrenz mit dem Schwerverkehr auf der Straße treten, indem ausreichend Kapazität zu attraktiven Konditionen angeboten werden kann. Dafür bedarf es langfristiger Investitionen in diesen Bereich, um auch in Zukunft die Wirtschaftsstandorte im Landkreis zu stärken.



## 3.2 Organisation der Liefer- und Wirtschaftsverkehre

### 3.2.1 Wirtschaftsverkehre neu denken



#### **Beschreibung:**

Zur Vermeidung von Belastungen durch Lieferverkehre innerhalb der Wohngebiete, sollten für die Feinverteilung der Waren neue Konzepte ausgearbeitet werden. Dabei kann es sich bspw. um die Bereitstellung von Flächen innerhalb der Siedlungsgebiete handeln, welche von Dienstleistern als Umschlagszonen genutzt werden, um Waren vom Lkw auf bspw. Lastenräder umzuladen.

Bei einer hohen Belastung von Lieferverkehren in Wohngebieten sollten an zentralen Orten (z.B. Bahnhöfe, Supermärkte) Quartierdepots für Waren und Pakete realisiert werden. Durch die Errichtung von Paketstationen können zusätzliche Wege reduziert werden. Dabei gilt es, passende Standorte für sowohl Dienstleister als auch Bürgerinnen und Bürger zu identifizieren, um den entsprechenden Nutzungsanforderungen gerecht zu werden. Grundsätzlich bieten sich dabei Standorte mit guter Erreichbarkeit und hoher Frequenz an.

Das Lastenfahrrad eignet sich für einen Anteil an Wegen des Wirtschaftsverkehrs. Vor allem KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paketdienste) machen von Lastenfahrrädern für Transport und Zustellung bereits Gebrauch. In Zukunft sollen weitere Wirtschaftsbereiche, wie z. B. das Handwerk, die Pflege oder weitere KEP-Dienste, nach Möglichkeit Wege auf das Fahrrad verlagern.

#### **Hemmnisse:**

Flächenverfügbarkeit; fehlende finanzielle Mittel; Bereitschaft der Akteure zur Umstellung; gesellschaftliches Konsumverhalten

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Erstellung eines kreisweiten Konzepts; Vermittlung zwischen Verwaltung und Wirtschaft

Flankierende Maßnahmen 1.1.1, 3.2.3, 4.1.3, 5.2.2, 5.4.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung, KEP-Dienstleister



## 3.2 Organisation der Liefer- und Wirtschaftsverkehre

### 3.2.2 Güterverkehr auf die Schiene verlagern



#### **Beschreibung:**

Die Verlagerung der Güterverkehre von der Straße auf die Schiene trägt zu einer Entlastung der Zufahrtswege der Industriegebiete bei. Daher ist es empfehlenswert, den kombinierten Verkehr, also das Zusammenspiel zwischen Warentransport auf der Schiene und der Straße, durch entsprechende Umschlaganlagen zu stärken.

Die im März 2023 vorgestellte „gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ des BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) geht bis zum Jahr 2051 von einer Zunahme des Güterverkehrs in Deutschland um 46% aus. Der Anteil der LKW-Fahrten würde demnach um 54% wachsen, der Schienengüterverkehr lediglich um 33% und die Binnenschifffahrt gar stagnieren<sup>5</sup>. Vor diesem Hintergrund werden die Belastungen für Straße und Umwelt durch den ansteigenden Schwerverkehr weiter steigen.

Diese Maßnahme kann in Verbindung mit der Bereitstellung von Flächen der Feinverteilung und Nutzung alternativer Wirtschaftsverkehre neue Warenkonzepte ermöglichen. Einerseits sollen bereits vorhandene Schwerverkehre verlagert werden, sowie ausgehend von der Langfrist-Verkehrsprognose, dem starken prognostizierten Zuwachs des Schwerverkehrs, entgegengewirkt werden.

Im Jahr 2025 beteiligt sich der Landkreis Ludwigsburg am „Gemeinschaftsprojekt zur Aktivierung der Potentiale des Schienengüterverkehrs in der Region Stuttgart“ des Verbands Region Stuttgart. Ziel ist die Analyse der Potentiale zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene in der Region Stuttgart. Zudem soll in jedem Landkreis des VRS bzw. in der Landeshauptstadt Stuttgart je ein Projekt zur Güterverlagerung auf die Schiene konzipiert und angestoßen werden.

<sup>5</sup> BMDV (2023) – Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2051  
<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/017-wissing-pk-verkehrsentwicklung-deutschland.html>

**Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Abhängigkeit von Landes- und Bundespolitik; Kapazitäten der Deutschen Bahn

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; politische Vertretung der Interessen der Kreiskommunen; Beteiligung an Gemeinschaftsprojekt des VRS

Flankierende Maßnahmen	3.2.1, 3.2.4, 3.4.3, 5.4.2
Zeithorizont	
Wirkungsbeitrag	
Kostenkategorie	
Akteure	Kommunen, Kreisverwaltung, Deutsche Bahn, Verband Region Stuttgart



## 3.2 Organisation der Liefer- und Wirtschaftsverkehre

### 3.2.3 Ladezonen schaffen



#### **Beschreibung:**

Die Einrichtung von zeitlich begrenzten Ladezonen innerorts kann gerade in Gebieten mit hohem Parkdruck einen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen Wohnen und Nahversorgung darstellen. Fahrzeuge, die aufgrund Belieferungen am Fahrbahnrand halten, blockieren und gefährden andere Verkehrsteilnehmende. Bei erhöhtem Aufkommen von Lieferverkehren und Auftreten von Konfliktbereichen ist das Ausweisen von Lieferzonen zielführend. Dies kann beispielsweise durch die Umwidmung von Parkplätzen erfolgen. Verkehrsüberwachung muss vor allem in den Zeiten besonders hoher Nachfrage durch Lieferfahrzeuge erfolgen.

Dabei ist auch die Entwicklung von alternativen Wirtschaftsverkehren wie Lastenfahrrädern, und deren Integration hinsichtlich des bereitgestellten Parkraums, zu beachten. Gesonderte Flächen zum

Parken von Fahrrädern, welche zum Transport von Gütern oder Personen eingesetzt werden, können eine zusätzliche Belastung von Gehwegen vermeiden.

Der Gesetzgeber hat mit der zehnten Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der 56. Verordnung zur StVO das neue Verkehrszeichen 230 „Ladebereiche“ eingeführt.<sup>6</sup>

#### **Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; ungenügende Kontrollen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Erarbeiten einer kreisweiten Empfehlung; rechtliche Prüfung eingerichteter Ladezonen

<sup>6</sup> Bundesrat (2024) - Sechsfundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

<https://www.bundesrat.de/SharedDocs/beratungsvorgaenge/2023/0501-0600/0518-23.html>

Flankierende Maßnahmen 3.2.1, 3.3.1, 3.3.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



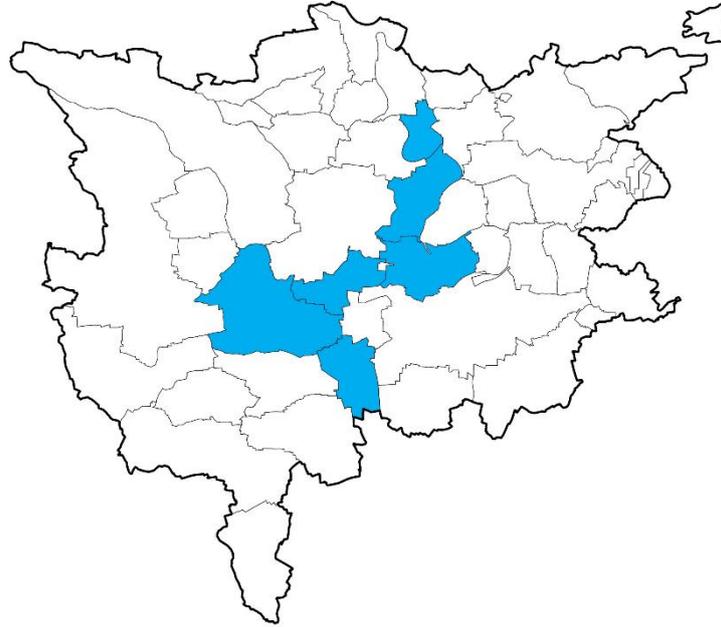
Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung, Einzelhandel, Logistikunternehmen



## 3.2 Organisation der Liefer- und Wirtschaftsverkehre

### 3.2.4 Durchfahrtsverbote



#### **Beschreibung:**

Aufgrund der Ausweitung der Straßennutzungsgebühr auf Fernstraßen für Fahrzeuge ab 3,5t (ab 01.07.24)<sup>7</sup> kann ggf. mit mehr Ausweichverkehr im Umfeld von Bundesfernstraßen zu rechnen sein. Nicht zuletzt deshalb äußern einzelne Kommunen den Wunsch nach Durchfahrtsverboten für unerwünschte Schwerverkehre. Dabei stehen vorrangig die Lärm- und Schadstoffemissionen im Fokus, die soweit möglich, abseits der besiedelten Gebiete abgewickelt werden sollten.

Weitere Durchfahrtsverbote für Schwerverkehr unterschiedlicher Größenordnungen dienen dem Bevölkerungsschutz und erhöhen die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung des Landkreises. Dabei ist besonders die Abstimmung zwischen den Kommunen notwendig, um Mehrbelastungen in anderen Kommunen zu vermeiden.

#### **Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Vielzahl an Baulastträgerschaften

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen

---

<sup>7</sup>Bundesregierung (2024) – Bundesfernstraßenmautgesetz: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/lkw-maut-co2-2194574>

Flankierende Maßnahmen 3.2.2, 3.4.2, 3.4.3

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung



## 3. Stadtverträgliche Kfz-Verkehre

### 3.3 Parkraummanagement

#### **Beschreibung:**

Der öffentliche Raum erfüllt viele unterschiedliche Funktionen, bspw. soziale, ökologische, wirtschaftliche oder verkehrliche, und ist durch seine begrenzte Verfügbarkeit vielseitigen Herausforderungen bezüglich seiner Verteilung betroffen. Der Druck auf den öffentlichen Raum steigt zudem durch veränderte Prioritäten im Hinblick auf den Klimawandel und daraus resultierende notwendige Maßnahmen zur Minimierung der negativen Auswirkungen (bspw. Hitze).

Eine Neuausrichtung des Parkraummanagements bedeutet eine zeitliche und räumliche Beeinflussung der Nutzung des Parkraums durch bauliche, organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen. Darunter fallen die Ordnung des Parkens, die Einführung von Bewohnerparken, soweit es die rechtlichen Rahmenbedingungen zulassen, sowie die Parkraumbewirtschaftung von verschiedenen Gebieten und eine kontinuierliche Anpassung von Gebühren und Entgelten (analog zur Preis- und Kostenentwicklung im

ÖPNV). Aber auch die Umsetzung von Parkleitsystemen und in bestimmten Fällen auch die Errichtung von Quartiersgaragen sowie eine verstärkte Ahndung von Parkverstößen und die Umgestaltung von Parkplätzen zählen zu den möglichen Maßnahmen.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

Maßnahmen dieses Bündels steigern nicht nur die Aufenthaltsqualität im besiedelten Raum, sondern tragen auch zu einem Umstieg vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei. Sie können die objektive und subjektive Sicherheit erhöhen. Darüber hinaus schaffen sie die Möglichkeit, den öffentlichen Straßenraum effizienter für Klimaschutz, Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und nachhaltige Mobilität zu gestalten.

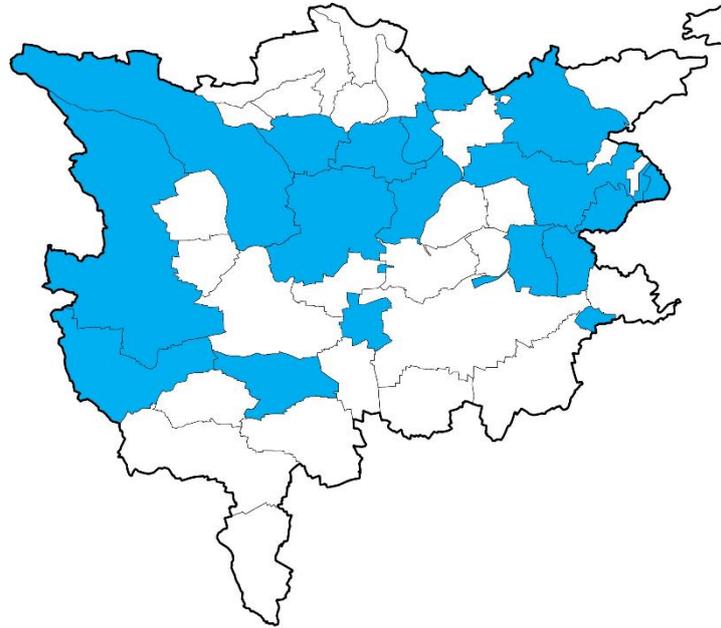
#### **Forderungen an Land und Bund:**

-



### 3.3 Parkraummanagement

## 3.3.1 Neuordnung des öffentlichen Parkraums



#### **Beschreibung:**

Durch die Neuordnung des öffentlichen Parkraums kommt es in erster Linie zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums. Geordnetes Parken trägt zur Sicherheit und Barrierefreiheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Markierung von Parkständen und das Ausweisen von Parkbereichen könnte dies im Landkreis umgesetzt werden. Bei einem Entfall von Parkflächen durch Umnutzung ist es zu empfehlen, die gewonnenen Flächen dem Umweltverbund oder der Entsiegelung zuzuschreiben.

Gleichzeitig bleibt der MIV weiterhin ein wichtiger Bestandteil der Mobilität. Besonders in den ländlich geprägten Räumen des Landkreises bestehen teilweise Netz- und Bedienlücken der Alternativangebote, welche eine gleichwertige oder zeitlich günstigere Transportmöglichkeit als der MIV bieten würde. Auch in Zukunft wird ausreichend Parkraum für den MIV gesichert.

Das Hauptaugenmerk könnte dabei auf der Konzentration der Parkmöglichkeiten in bspw. Parkhäusern und -garagen liegen, um Platz für Neues zu schaffen. Dezentrales Parken könnte das verträgliche Abstellen von Fahrzeugen ergänzen.

#### **Hemmnisse:**

Flächenkonflikte; Akzeptanz der Öffentlichkeit

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Prüfung geplanter Maßnahmen

Flankierende Maßnahmen 1.2.3, 1.3.1, 2.1.5, 3.2.3, 3.3.3, 3.3.4, 3.3.5, 4.1.1, 4.2.1

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



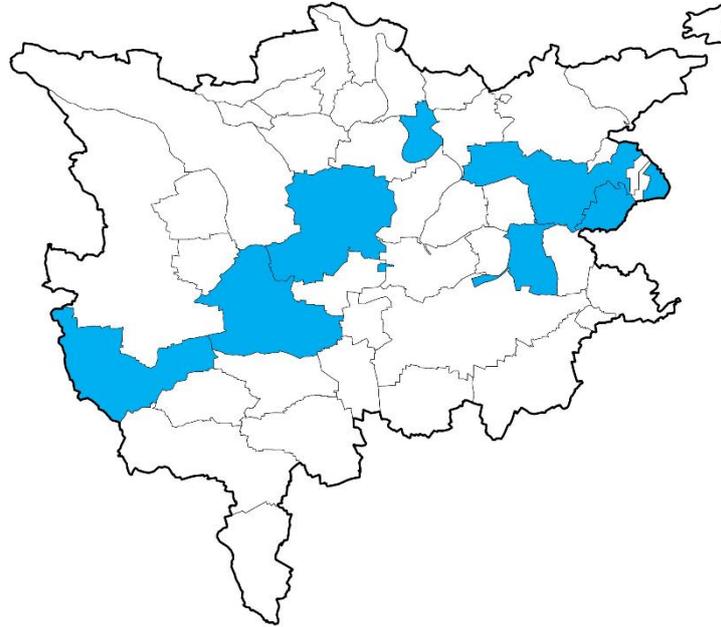
Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung, Anwohnende



### 3.3 Parkraummanagement

## 3.3.2 Parkkontrollen verstärken



#### **Beschreibung:**

Die regelmäßige und flächendeckende Durchführung von Parkkontrollen sowie die konsequente Ahndung von Verstößen stellt eine sichere Nutzung des Verkehrssystems für alle Verkehrsteilnehmende sicher. Blockierte Geh- und Radwege sowie Busspuren stehen dabei deren effizienter Nutzung entgegen und stellen zusätzliche Gefahrenstellen durch unerwartete Ausweichmanöver dar.

Durch Kontrollen der öffentlichen Straßenräume kann das illegale Parken effektiv verhindert werden. Diese sollten regelmäßig durchgeführt werden und mit einer konsequenten Ahndung der Verkehrsdelikte einhergehen. Dies dient vor allem dazu, ein regelkonformes Verhalten zu fördern und die Verkehrssicherheit durch konsequente Ahndung von Falschparken zu erhöhen.

Mit der Einführung von Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung geht die Notwendigkeit der verstärkten Kontrollen einher. In der Folge können personelle Aufstockungen die Kapazitäten erhöhen, um

die Einhaltung der Normen und die Sanktionierung bei Nichteinhaltung zu gewährleisten.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; mangelnde Umsetzung

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Keine aktive Rolle der Kreisverwaltung

Flankierende Maßnahmen 1.1.4, 1.2.3, 2.1.5

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



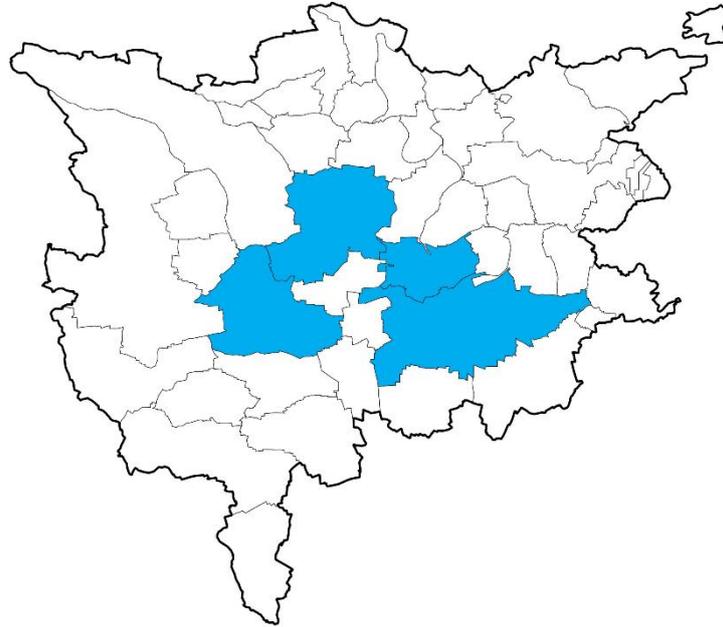
Akteure

Kommunen, Ordnungsämter



### 3.3 Parkraummanagement

## 3.3.3 Parkvorrechte in Wohngebieten



#### **Beschreibung:**

Das Stellplatzangebot in Wohngebieten setzt sich aus dem öffentlichen und privaten Bestand zusammen. Bei hohem Parkdruck kann es daher zielführend sein, in städtischen Gebieten mittels Parkvorrechten ein Stellplatzangebot für Bewohnende zu sichern.

Im Landkreis könnte zum einen das Bewohnerparken ausgeweitet werden, wo dies rechtlich umsetzbar ist. Zum anderen könnten Quartiersgaragen als ein ergänzender Bestandteil des Stellplatzangebots in Wohnquartieren eingerichtet werden. Jedoch bedürfte es zunächst einer kleinräumigen Untersuchung des Plangebiets und die Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Quartiersgaragen könnten, in Verbindung mit Umgestaltungen im Straßenraum, die Aufwertung des öffentlichen Raums unterstützen.

Gleichzeitig sollten wirtschaftliche und ökologische Gesichtspunkte beachtet werden. Aufgrund des Flächenbedarfs und der hohen Baukosten, ist es oft schwierig in bereits bestehenden Wohngebieten

Quartiersgaragen zu realisieren. Bei Neubauprojekten ist es hingegen einfacher, Grundlagen für ein Mobilitätsmanagement im Quartier zu legen.

#### **Hemmnisse:**

Flächenverfügbarkeit; fehlende Finanzierung; notwendige Erhebungen zum Parkdruck; Akzeptanz der Anwohner; fehlende Investoren

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Prüfung geplanter Maßnahmen

Flankierende Maßnahmen 3.3.1, 4.1.3

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



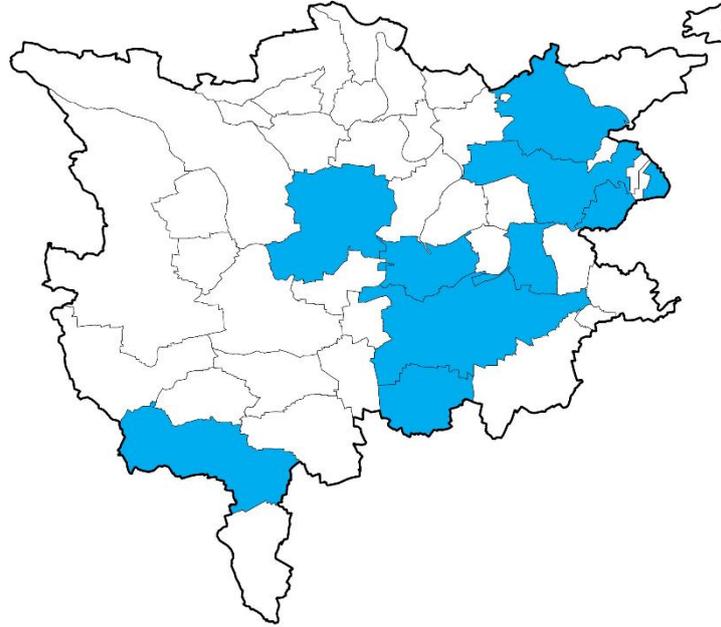
Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung, Investoren



### 3.3 Parkraummanagement

## 3.3.4 Parkleitsysteme ausbauen



#### Beschreibung:

Mittels statischer oder dynamischer Anzeigetafeln werden Autofahrende zum nächstgelegenen freien Parkplatz geleitet. Die Verfügbarkeit freier Stellplätze kann bei dynamischen Anzeigen immer aktuell angegeben werden. Hierdurch soll unerwünschter Parksuchverkehr, vor allem in Städten, vermieden werden. Eine Umsetzung von Parkleitsystemen ist in vielen Kommunen bereits erfolgt. Ansonsten gilt es, diese zukünftig zu implementieren, zu aktualisieren oder zu erweitern.

Durch digitale Mobilitätsangebote wie „Stadtnavi“ oder Handyparken sollen die Anzeigetafeln sinnvoll

ergänzt werden. Auch über die Bereitstellung von Auslastungsdaten, beispielsweise auf Websites der Kommunalverwaltungen, sollen Parkplatzsuchende frühzeitig Entscheidungen zum Parkplatzangebot treffen können.

#### Hemmnisse:

Kapazitäten der Parkhäuser und Parkeinrichtungen; konstante Bereitstellung aktueller Daten; hohe Kosten dynamischer Anzeigetafeln

#### Rolle der Kreisverwaltung:

Fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen 1.1.4, 1.1.5, 3.3.1, 3.3.6, 3.4.2, 4.1.1, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 5.4.2

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



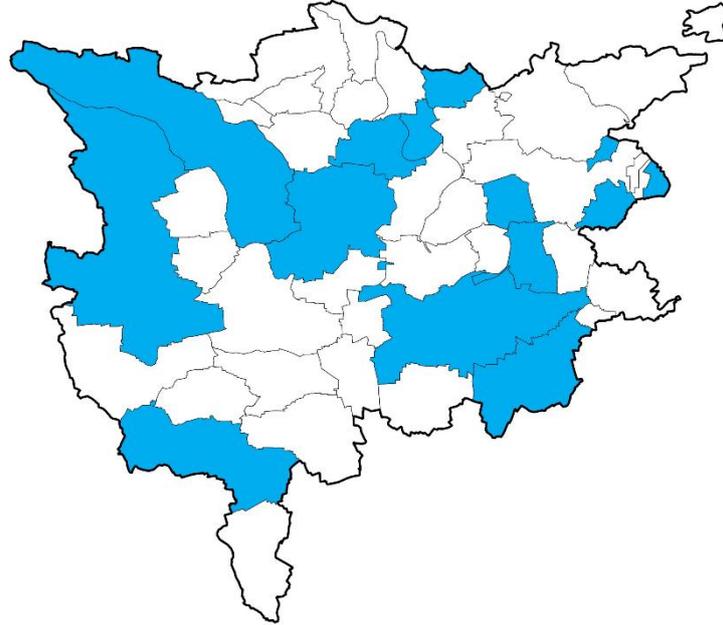
Akteure

Kommunen, Straßenverkehrsbehörden, Landratsamt



### 3.3 Parkraummanagement

## 3.3.5 Parkraumbewirtschaftung erweitern



#### **Beschreibung:**

Die Nutzung des öffentlichen Parkraums ist an vielen Stellen kostenfrei. Die erheblichen Kosten für die Herstellung und Instandhaltung des öffentlichen Parkraums müssen daher von der Gemeinschaft getragen werden. Die Bewirtschaftung des Parkraums kann diese Kosten anteilig an die Nutzenden übertragen und den zur Verfügung stehenden Raum effizienter nutzen.

Eine Beschränkung kostenloser Parkmöglichkeiten, die ausschließliche Verfügbarkeit bezahlter Parkplätze oder andere Methoden der Parkraumbewirtschaftung führen zu einer deutlichen Veränderung im Nutzungsverhalten des MIV. Dabei sollte eine Parkraumbewirtschaftung möglichst flächendeckend und einheitlich eingeführt und in Kombination mit Parkleitsystemen umgesetzt werden, um Parksuchverkehre nach kostenlosen Parkplätzen zu vermeiden. Durch die Erhöhung der Parkkosten wird der Umstieg vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes unterstützt.

#### **Hemmnisse:**

Akzeptanz der Öffentlichkeit; Anschaffungskosten

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Erarbeiten eines koordinierten kreisweiten Vorgehens; Prüfung geplanter Maßnahmen

Flankierende Maßnahmen 3.3.1, 3.3.3, 3.3.4, 4.1.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



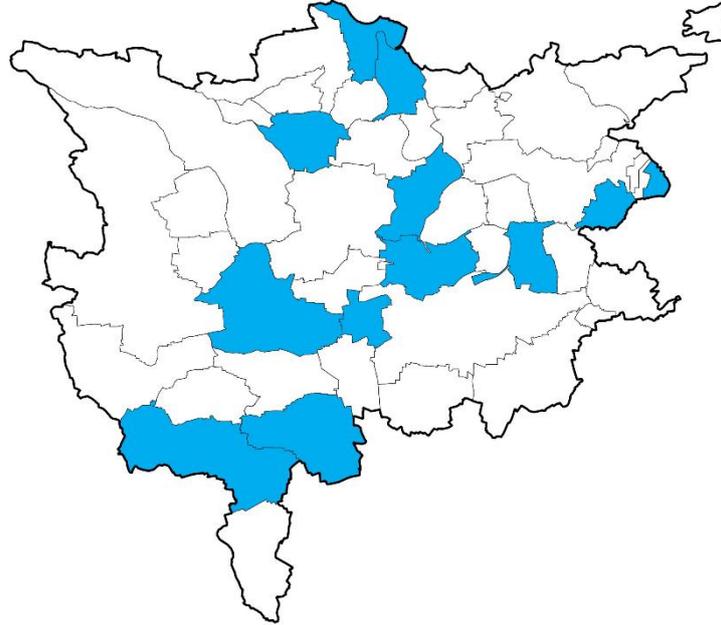
Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung



### 3.3 Parkraummanagement

## 3.3.6 Parkraum reduzieren



#### **Beschreibung:**

Durch die Reduzierung des zur Verfügung stehenden Parkraums für Kraftfahrzeuge könnten andere Impulse im Straßenraum, insbesondere in Ortskernen und innerstädtischen Bereichen, gesetzt werden. Diese sind bisher an vielen Stellen das dominierende Element im Straßenraum. Neben der Umnutzung für Fußwege, Radwege, den öffentlichen Nahverkehr oder Car-Sharing könnten auch weitgreifende Veränderungen durch diese Maßnahme angestoßen werden. Die Neuverteilung von Flächen kann insgesamt der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und der Lebensqualität zugute kommen.

Langfristig kann die Reduktion des Parkraums zur einer Reduktion des Pkw-Bestands führen, sofern alternative Angebote gestärkt werden. Im Umfang der Maßnahme ist besonders auf regionale Unterschiede und Gegebenheiten zu achten. In diesem Zusammenhang ist außerdem die Verbesserung der Datengrundlage zu empfehlen. Die Anzahl der verfügbaren Parkplätze und die

dazugehörigen Nutzungstypen (freier Straßenrand, Straßenparkstand, öffentliche Parkhäuser, Park- und Stellplätze) sind zu erheben, um die Maßnahme gezielt einzusetzen und zu evaluieren.

Eine Umgestaltung des öffentlichen Raums geht dabei mit Beteiligung, Kommunikation und Information einher. Nur so können alle Betroffenen in den Prozess mit einfließen und die Maßnahmen in ihrer Akzeptanz gestärkt werden.

#### **Hemmnisse:**

fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Vielzahl an Baulastträgerschaften; Akzeptanz der Öffentlichkeit

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen, Prüfung geplanter Maßnahmen

Flankierende Maßnahmen 1.1.1, 1.2.1, 1.3.1, 2.2.4, 3.3.1, 4.1.1, 4.2.1, 5.4.1

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, unter Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung



## 3. Stadtverträgliche Kfz-Verkehre

### 3.4 Verkehrssteuerung und Geschwindigkeitsniveau

#### **Beschreibung:**

Ziel des Maßnahmenbündels ist die Optimierung und Regulierung des Gesamtverkehrs unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten und der Umwelt. Dies hat Auswirkungen auf die Verkehrsstärke, den Verkehrsfluss und die Attraktivierung der nicht motorisierten Verkehrsarten. Es werden dadurch positive Umweltwirkungen erwartet.

Grundsätzlich sind bei allen verkehrssteuernden und verkehrsregelnden Maßnahmen die Belange des ÖPNV in besonderer Weise zu berücksichtigen.

Ein wichtiger Baustein sind die zulässigen Geschwindigkeiten. Zu negativen Folgen hoher Geschwindigkeiten innerorts können neben der Verkehrssicherheit auch die Lärmemissionen zählen. Ebenfalls bestehen Interessenskonflikte mit der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und der Straßenquerung durch Fußverkehr.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

Reduktion des MIV-Anteils durch Verlagerung auf den Umweltverbund, Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

#### **Forderungen an Land und Bund:**

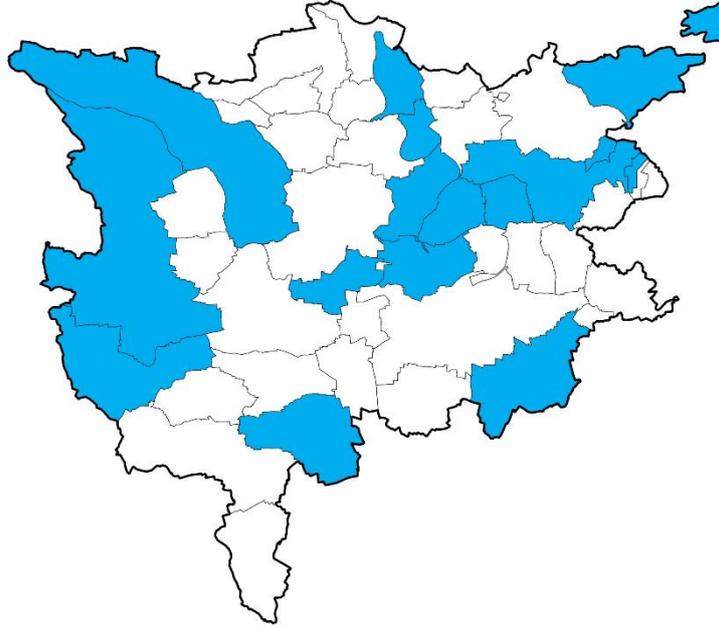
Ausweitung der rechtlichen Anordnungsmöglichkeiten von Geschwindigkeitsbeschränkungen der StVO bzw. Veränderung der generell gültigen innerörtlichen Geschwindigkeit:

Viele Kommunen des Landkreises wünschen sich mehr Handlungsspielraum bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, gerade auf den Hauptverkehrsstraßen. Der rechtliche Rahmen erlaubt derzeit nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Reduzierung der Geschwindigkeit. Durch eine reduzierte generelle innerörtliche Geschwindigkeit könnten zahlreiche Schilder abgebaut werden und damit zu einer konsistenten Geschwindigkeitsregelung innerhalb der Kommunen führen. Positive Nebeneffekte wären eine nochmalige Erhöhung der Verkehrssicherheit und überwiegend eine Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung.



## 3.4 Verkehrssteuerung und Geschwindigkeitsniveau

### 3.4.1 Verstärkte Kontrollen



#### **Beschreibung:**

Unfälle mit Personenschaden sind vielfältig und können unter anderem auf Abstandsverstöße und Geschwindigkeitsüberschreitungen zurückgeführt werden. Um das Unfallgeschehen nachhaltig zu beeinflussen und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden im Sinne der „Vision Zero“ (keine Todesopfer im Straßenverkehr) zu gewährleisten, sind Überwachungsmaßnahmen notwendig. Daher wäre es sinnvoll, zum einen bei Neueinführungen von Temporeduktionen die Kontrollen im Landkreis zu verstärken, zum anderen insbesondere vor besonders schützenswerten Einrichtungen (z.B. Schulen) die zulässige Höchstgeschwindigkeit verstärkt zu kontrollieren und eine Überschreitung zu ahnden.

Verstärkt könnten auch dynamische Geschwindigkeitsanzeigen als Sensibilisierung der Kraftfahrenden für die zulässige Geschwindigkeit eingesetzt werden. Der Einsatz kann an wechselnden Standorten, sowohl auf den Hauptverkehrsstraßen als auch auf Nebenstraßen, erfolgen. Perspektivisch

können außerdem Abstandskontrollen zum Radverkehr durchgeführt werden.

#### **Hemmnisse:**

Rechtliche Vorgaben; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Prüfung geplanter Maßnahmen

Flankierende Maßnahmen 1.1, 3.4.2, 4.2.1, 5.3.1, 5.3.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



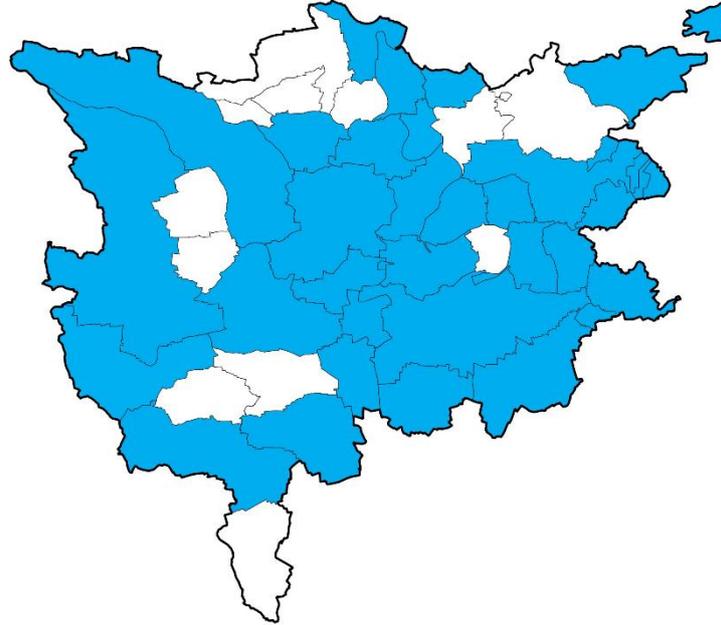
Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung, Polizei



## 3.4 Verkehrssteuerung und Geschwindigkeitsniveau

### 3.4.2 Temporeduktion



#### **Beschreibung:**

Zu negativen Folgen von hohen zulässigen Geschwindigkeiten in Städten können neben der Verkehrssicherheit auch die Lärmemissionen zählen.

Für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wirken sich niedrigere Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs positiv aus. Auch ist bei geringeren Geschwindigkeiten die Mischung von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen verträglicher. Gerade bei unzureichenden Platzverhältnissen, um eine vom Kfz getrennte Führung des Radverkehrs umzusetzen, kann eine Führung im Mischverkehr mit reduzierten Geschwindigkeiten zielführend sein. Ebenfalls bestehen Interessenskonflikte mit der Querung durch Zufußgehende.

Im Landkreis können auch in Zukunft die rechtlichen Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduktion innerorts ausgeschöpft werden. Dazu zählen seit 2024 auch die Anpassungen und Erweiterungen des Handlungsspielraums von Kommunen durch die

StVO-Novelle. Beispielweise wird der mögliche Lückenschluss zwischen zwei Geschwindigkeitsbegrenzungen von 300 Meter auf 500 Meter angehoben. Auf Achsen des ÖPNV sind Geschwindigkeitsreduktionen auf Tempo 40 anzustreben, an besonders schützenswerten Einrichtungen wird Tempo 30 bereits umgesetzt und sollte weiter verfolgt werden. Bei der Einführung sind immer die Belange des ÖPNV zu berücksichtigen und eine enge Abstimmung mit der Kreisverwaltung anzustreben.

#### **Hemmnisse:**

Rechtliche Vorgaben; Belange des ÖPNV; Verkehrsfluss

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Prüfung geplanter Maßnahmen

Flankierende Maßnahmen 1.1, 1.2, 3.4.1, 4.2.1, 5.3.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



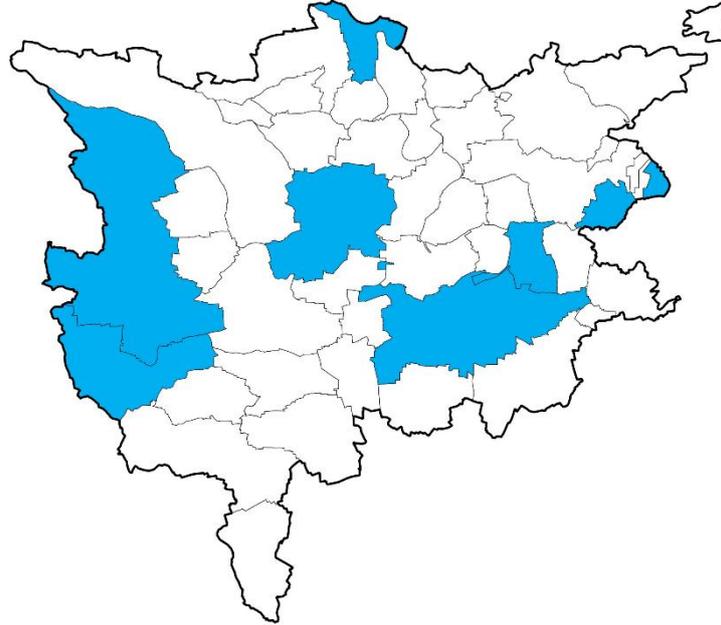
Akteure

Kommunen, Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung



## 3.4 Verkehrssteuerung und Geschwindigkeitsniveau

### 3.4.3 Verkehrssteuerung

**Beschreibung:**

Durch den Einsatz von verkehrssteuernden Elementen, etwa Zuflussregulierungen (z.B. Pfortnerampeln), kann in den Verdichtungsräumen der Verkehrsfluss im nachfolgenden Netz verbessert werden. Hierdurch lassen sich die Fahrpläne stabilisieren und Verkehrsstaus frühzeitig regulieren.

Um Verlagerungseffekte auf benachbarte Kommunen zu verhindern, sollten vorausschauende Gutachten solche Fragestellungen frühzeitig behandeln und bei Bedarf im gegenseitigen Austausch

Flankierende Maßnahmen 5.3.3, 5.4.2

entsprechende Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden.

**Hemmnisse:**

Mögliche Verlagerungseffekte; Rückstau außerhalb des Verdichtungsraums

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Prüfung geplanter Maßnahmen

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung, benachbarte Landkreise, Straßenbaulastträger



## 4. Stadt- und Raumentwicklung

### 4.1 Entwicklung nachhaltiger Siedlungskonzepte

#### **Beschreibung:**

Die nachhaltige Planung von Raum- und Siedlungsstrukturen ist ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Mobilität. Denn durch sie werden Standorte von Wohnen, Arbeiten, Freizeit etc. räumlich platziert, was konkrete Auswirkungen auf die Mobilität der Menschen hat. Ein Ansatz ist die „Stadt der kurzen Wege“ bei der durch die Stärkung verschiedener Funktionen, beispielsweise der Nahversorgung vor Ort, die Verkehrsleistung der Einkaufswege reduziert und vor allem auf Fuß- und Radverkehr verlagert wird.

Bei der Entwicklung von Siedlungskonzepten wird ein integrierter Ansatz verfolgt. Die Kommunen legen durch ihre Bauleitplanung Grundsteine, um nachhaltiger Mobilität in Zukunft mehr Raum zuzusprechen.

Ein unterstützendes Mobilitätsmanagement in den Quartieren schafft die Grundlagen für alternative Mobilitätsangebote, und trägt somit maßgeblich zu deren Nutzung bei. Auch veränderte Rahmenbedingungen in Bezug auf die Bereitstellung von öffentlichen Stellplätzen, sowie Nachweise zur Herstellung privater Stellplätze, haben Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl in der Bevölkerung. Kommunale Stellplatzsatzungen sollten entsprechend an eine nachhaltige Siedlungsentwicklung angepasst werden.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

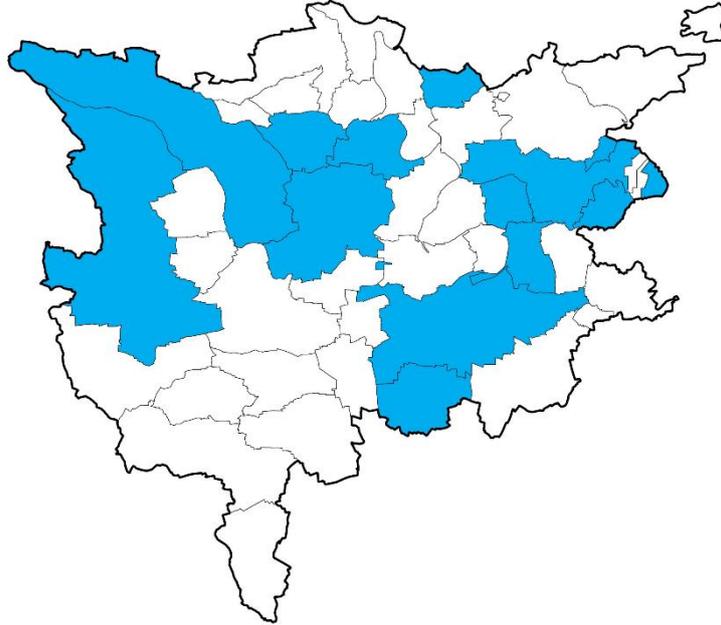
Durch die Entwicklung attraktiver Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsstandorte werden mehr Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt. Sowohl durch eine gesunkene Verkehrsleistung wie auch eine Verlagerung auf den Umweltverbund werden so die quantitativen Ziele unterstützt. Gleichzeitig werden auch qualitative Ziele wie die Steigerung der Aufenthaltsqualität im besiedelten Raum, die soziale Teilhabe und sowie das durch Kfz bedingte Unfallrisiko verringert.

#### **Forderungen an Land und Bund:**

Um nachhaltige Siedlungskonzepte zu fördern, sollten Bund und Länder eine nationale Strategie entwickeln sowie finanzielle Anreize und gesetzliche Rahmenbedingungen schaffen, die nachhaltige Siedlungen und deren Mobilität unterstützen. Regionale Planungsinstrumente und Förderprogramme müssen eingeführt werden, um lokale Initiativen und partizipative Planungsprozesse zu stärken. Zudem sollten Maßnahmen zur Klimaanpassung gefördert werden, um langfristig eine umweltfreundliche und lebenswerte Siedlungsentwicklung zu gewährleisten. Insbesondere in den ländlichen Bereichen setzt dies eine intakte Infrastruktur mit Nahversorgungsangeboten, Bildungsmöglichkeiten und einer guten ÖPNV-Anbindung voraus. Mit Blick auf die Stärkung der Nahversorgung sollten bestehende Restriktionen für Orte ohne Zentralfunktion hinsichtlich großflächiger Einzelhandelsbetriebe abgebaut werden.

## 4.1 Entwicklung nachhaltiger Siedlungskonzepte

### 4.1.1 Autofreie/-reduzierte Gebiete



#### **Beschreibung:**

Mit der Ausweisung autofreier und autoreduzierter Gebiete wird anderen Verkehrsarten der Vorrang gegeben. In Bereichen, an denen die Verkehrsfunktion nicht vorherrschend sein soll, beispielsweise in Wohngebieten oder in Einkaufsstraßen in Innenstadtlagen, eröffnet die Reduktion des Kfz-Verkehrs neue Möglichkeiten der Flächennutzung.

Solche Gebiete zeichnen sich häufig durch eine deutliche Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, eine offene Flächengestaltung bis hin zu Zufahrtsbeschränkungen über modale Filter mit beispielsweise absenkbaren Pollern aus. Ziel ist es, Straßenräume abseits ihrer verkehrlichen Funktion aufzuwerten und Aufenthaltsräume zu schaffen.

Dezentral geplante Parkmöglichkeiten rund um autofreie und autoreduzierte Gebiete stellen auch in Zukunft sicher, dass bei Bedarf der motorisierte Individualverkehr weiter genutzt werden kann. Ergänzt werden passende Sharing-Angebote für eine maximale Flexibilität. Die Bedürfnisse von Menschen mit

Behinderungen sollen bei den Planungen berücksichtigt werden.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende Akzeptanz seitens Einzelhandels und Anwohnenden; Stellplatzsatzungen; rechtliche Vorgaben

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Prüfung geplanter Maßnahmen

Flankierende Maßnahmen 1.1, 1.2, 2.2.4, 3.1.1, 3.2.4, 3.3.1, 3.3.5, 3.3.6, 4.1.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung, Einzelhandel



## 4.1 Entwicklung nachhaltiger Siedlungskonzepte

### 4.1.2 Bestandsnachrüstung vor Außenentwicklung

**Beschreibung:**

Vor der Ausweisung neuer Bauflächen in den Randlagen der Kommunen sollte verstärkt die Innenentwicklung vorangetrieben werden. Durch Bestandsnachrüstung und Nachverdichtung in den bestehenden Wohngebieten werden bereits vorhandene Infrastrukturen wie Straßen und Haltepunkte besser genutzt. Das damit einhergehende Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ermöglicht eine höhere Nutzung und Auslastung des Umweltverbundes.

Die durch die Bauleitplanung erarbeiteten städtebaulichen Entwicklungskonzepte schaffen gestalterische

Grundsteine, welche die Ortsbilder für die kommenden Jahrzehnte prägen. Umso wichtiger ist es, dass in diesen die Belange einer nachhaltigen, zukunftsfähigen und sozialverträglichen Mobilität von Beginn an Berücksichtigung finden.

**Hemmnisse:**

Innerstädtische Potentialflächen; Bauleitplanung

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Erarbeitung landkreisweiter Empfehlungen

Flankierende Maßnahmen 4.1.3

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

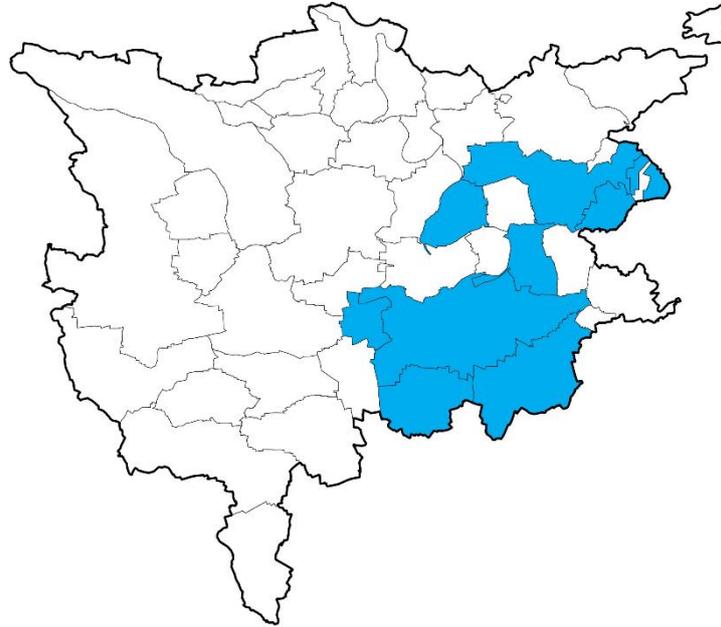


Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung

## 4.1 Entwicklung nachhaltiger Siedlungskonzepte

### 4.1.3 Mobilitätsmanagement in Quartieren



#### **Beschreibung:**

Mithilfe der Bauleitplanung können Kommunen die Mobilitätswende mitgestalten. Durch die Planung von Flächen für eine nachhaltige und stadtverträgliche Mobilität wird der öffentliche Raum den sich verändernden Rahmenbedingungen angepasst. Die kommunalen Stellplatzsatzungen legen, neben den gesetzlichen Vorgaben der Landesbauordnung, bei Bauvorhaben die Herstellung von privaten Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder fest, um die öffentlichen Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Werden weniger Kfz-Stellplätze benötigt oder ist es politisch gewollt, durch eine geringere Anzahl an Stellplätzen zur Verkehrsreduktion beizutragen, können Stellplatzsatzungen auch ein Hindernis für die Verkehrswende darstellen. Die Verkehrsmittelwahl beginnt dabei unmittelbar vor der Haustür. Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere sollten alternative Mobilitätsangebote einfach und unkompliziert nutzen können.

Langfristig kann die Anpassung der Stellplatzschlüssel einen wesentlichen Beitrag zur Steuerung der

Nutzung und Verfügbarkeit der Verkehrsmittel darstellen und weitergehende Möglichkeiten zur Stärkung des Umweltverbunds nutzen. Darunter fällt auch die Prüfung, ob mithilfe von Mobilitätskonzepten oder vergleichbaren Ansätzen zur Förderung des Umweltverbunds, zukünftig eine Stellplatzreduktion bzw. verminderte Herstellung von Stellplätzen möglich ist. Mithilfe von Mobilitätsmanagement kann ein entsprechendes Mobilitätsverhalten erreicht werden. Dafür werden standortspezifisch passende Angebote und Betreibermodelle sowie relevante Akteure identifiziert und Prozesse entwickelt. Letztlich werden durch ein Mobilitätsmanagement die Angebotsformen über den MIV hinaus sichtbar und nutzbar gemacht.

Weiterhin wird Bauträgern die Möglichkeit zur effizienteren Nutzung der Baufläche eröffnet. Ein hoher Stellplatzschlüssel bedeutet einen erhöhten Flächenbedarf und führt zu zusätzlichen finanziellen Belastungen in einem bereits angespannten Markt. Eine Reduzierung der Stellplatzschlüssel begünstigt daher Nachverdichtung und Wohnungsbau.

**Hemmnisse:**

Um Konkurrenzverhältnisse zwischen den Kreiskommunen zu vermeiden, sollten Änderungen des gesetzlichen Stellplatzschlüssels möglichst zwischen benachbarten Kommunen abgestimmt werden.

**Rolle der Kreisverwaltung:**

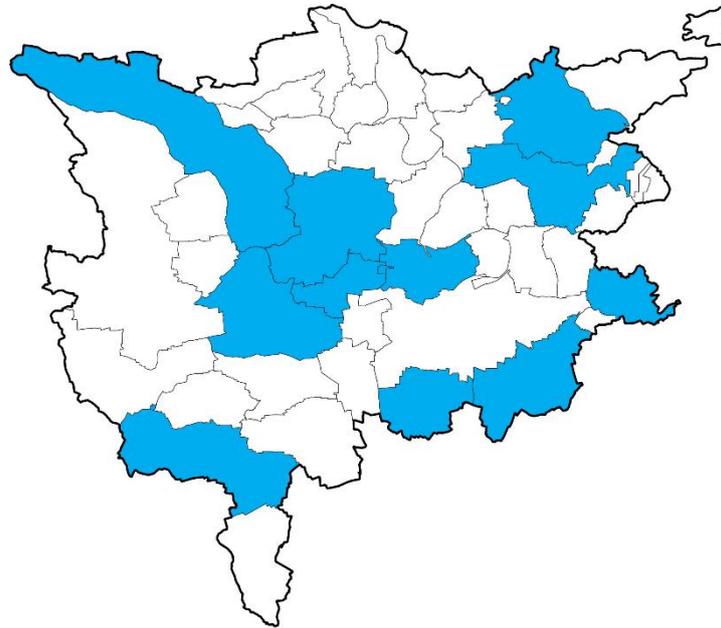
Fachliche Unterstützung der Kommunen; Koordination und Vernetzung; Erarbeiten kreisweiter Empfehlungen

Flankierende Maßnahmen	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5, 2.2.3, 2.2.4, 2.3, 3.3
Zeithorizont	
Wirkungsbeitrag	
Kostenkategorie	
Akteure	Kommunen, Kreisverwaltung, Bauträger, untere Straßenverkehrsbehörden



## 4.1 Entwicklung nachhaltiger Siedlungskonzepte

## 4.1.4 Stärkung der Nahversorgung

**Beschreibung:**

Kommunen können durch ihre Bauleitplanung Einfluss auf die Entwicklung und Stärkung der Nahversorgung vor Ort nehmen. Diese wiederum ermöglicht es der Bevölkerung, kurze Einkaufswege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Der Trend großer Einkaufsmöglichkeiten in den Randlagen dagegen begünstigt vorrangig den MIV.

Im Zuge von Aufwertungen der Ortskerne sollten Nahversorgungseinrichtungen verstärkt geprüft werden. Weitere Möglichkeiten wie mobile

Nahversorgung und Automaten zur Grundversorgung in kleineren Kommunen sollen zukünftig stärker genutzt werden.

**Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Vielzahl an Baulastträgerschaften; fehlende Rentabilität von Nahversorgungsangeboten

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.2.1

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Dienstleister



## 4. Stadt- und Raumentwicklung

### 4.2 Zukunftsgerechte attraktive Nahmobilität

#### **Beschreibung:**

In diesem Maßnahmenbündel geht es sowohl um Verbesserungen der Nahmobilität im Bestand für einen attraktiven öffentlichen Raum als auch, mit Blick in die Zukunft, um kommunale Entscheidungen, welche die Klimawirkungen verkehrsplanerischer Vorhaben und die Nahmobilität verstärkt berücksichtigen.

Eine Einhaltung bzw. Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit trägt zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität bei. Durch den gezielten Einsatz von verkehrsberuhigenden Maßnahmen können andere Funktionen gestärkt werden. Durch die Gestaltung des Straßenraumes werden Beruhigungsmaßnahmen verstärkt und ermöglichen die Aufwertung neugewonnener Flächen. Dabei profitieren Bewohnende von weniger Verkehrslärm, der Umweltverbund von zusätzlichen Flächen und alle Altersgruppen von einer freien Mobilitätswahl. Eine Aufwertung des Straßenraumes führt zu einem Aufenthaltsraum für verschiedene Aktivitäten.

Die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs wird durch den Ausbau der Beleuchtung der Wege erhöht, um auf diesen ganzjährig ein höheres Maß an Sicherheit zu gewährleisten. Außerdem könnten für mehr

Zuverlässigkeit an wichtigen Orten Radservicestationen eingerichtet werden, um zu einer erhöhten Nutzung des Fahrrads beizutragen. Lichtsignalanlagen könnten hinsichtlich der Warte- und Haltezeiten mit Fokus auf die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs optimiert werden.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

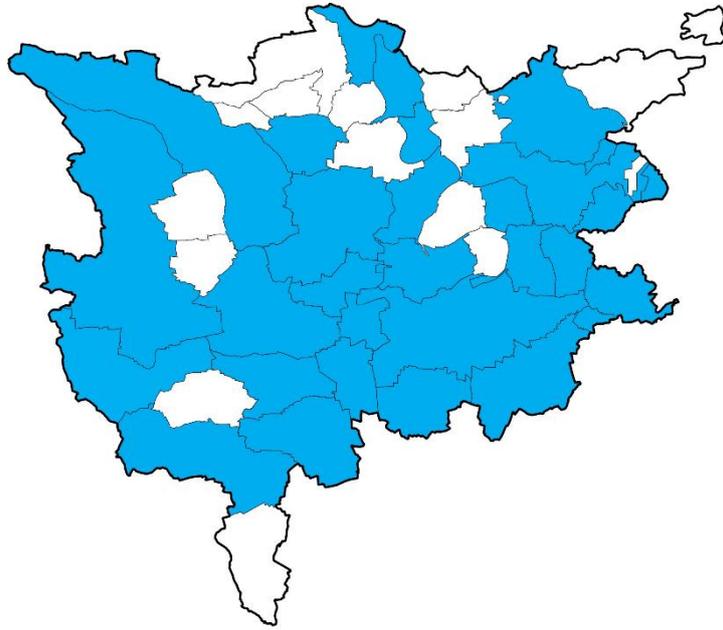
Durch eine attraktive Nahmobilität für die nächsten Generationen tragen Maßnahmen zur Verlagerung auf den Umweltverbund bei. Gleichzeitig wird hierdurch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden durch ein respektvolles Miteinander gestärkt.

#### **Forderungen an Land und Bund:**

Für eine zukunftsgerechte und attraktive Nahmobilität sollten Land und Bund in den Ausbau sicherer und umfassender Rad- und Fußwegenetze investieren. Öffentliche Verkehrsmittel müssen effizienter, zugänglicher und umweltfreundlicher gestaltet werden. Zudem sollte der Umweltverbund in Zukunft einen höheren Stellenwert in Gesetzen und Richtlinien einnehmen.

## 4.2 Zukunftsgerechte attraktive Nahmobilität

### 4.2.1 Aufwertung des Straßenraums

**Beschreibung:**

Dieses Bündel umfasst Maßnahmen für die Neudefinition und Umgestaltung innerstädtischer Bereiche hin zu mehr Aufenthaltsqualität und nachhaltigen Mobilitätsformen. Dabei können neben Hauptverkehrsstraßen vor allem zentrale Bereiche wie Ortsmitten verstärkt in den Fokus genommen werden. Hier führen Umgestaltungsmaßnahmen zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und gewonnene Flächen können dem Umweltverbund zur Verfügung gestellt werden.

Verkehrsräume, die bisher dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr galten, können teilweise umgestaltet und anderweitig nutzbar gemacht werden. Flankiert werden Maßnahmen der Straßenraumumgestaltung durch die Stärkung des Umweltverbundes, um die Erreichbarkeit von innerstädtischen Bereichen weiterhin zu gewährleisten.

Flankierende Maßnahmen können neben der Förderung des Fuß- und Radverkehrs und der

Optimierung des ÖPNV auch Maßnahmen des Parkraummanagements darstellen.

**Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Vielzahl an Baulastträgerschaften

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen 1.1, 1.2, 3.1, 3.3.6, 3.4.2, 4.1.1, 4.1.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

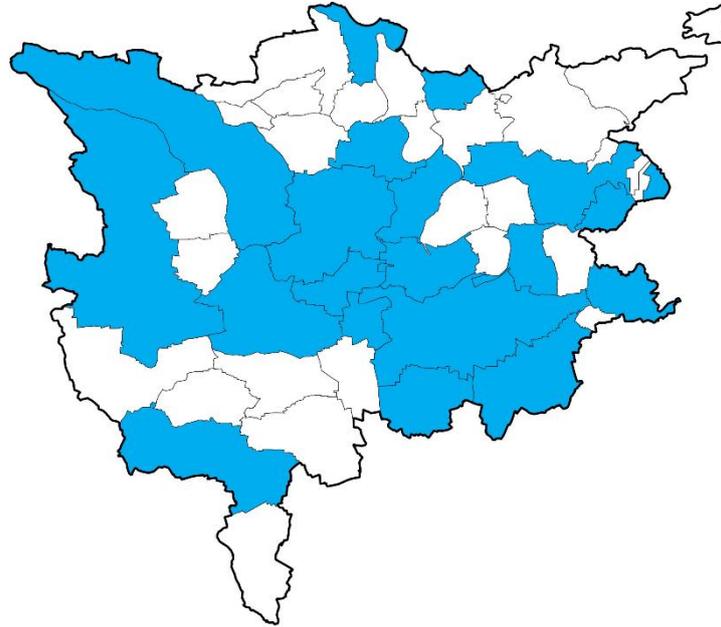


Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung

## 4.2 Zukunftsgerechte attraktive Nahmobilität

### 4.2.2 Fuß-/radfreundliche Lichtsignalanlagen-Steuerung



#### **Beschreibung:**

Lichtsignalanlagen (LSA) sind ein wichtiges Steuerungsinstrument des Verkehrsmanagements in städtischen Verkehrsnetzen. Die hier entstehenden Warte- und Haltezeiten haben einen großen Einfluss auf den Verkehrsfluss und die Attraktivität der verschiedenen Verkehrsmittel.

Insbesondere lange Wartezeiten an Knotenpunkten werden von Zufußgehenden und Radfahrenden als Störfaktor angesehen. Zur Attraktivierung können die Warte- und Haltezeiten an LSA für diese Verkehrsmittel optimiert werden. Gerade hoch frequentierte Kfz-Achsen können durch lange Wartezeiten Barrieren für den Fuß- und Radverkehr darstellen. Für eine Garantie ausreichender Qualität für den Fuß- und Radverkehr ist zu empfehlen, dass bei Untersuchungen von LSA die Wartezeiten für diese Verkehrsarten immer mit-berücksichtigt werden. Zudem ist der Abbau von Anforderungstasten und eine ausreichende Signalisierung mit den Qualitätsstufen A-C nach dem Handbuch für Bemessung von

Straßenverkehrsanlagen (HBS) nach Möglichkeit anzustreben.

#### **Hemmnisse:**

Entlang wichtiger Kfz-Achsen ist die Maßnahme umzusetzen, jedoch mit verstärktem Augenmerk auf die möglicherweise dadurch entstehenden Störungen im Verkehrsfluss und potenzielle Mehrbelastungen im Nebennetz. Kurzfristig können erhöhte Wartezeiten beim Kfz-Verkehr akzeptiert werden, wenn weitere Maßnahmen langfristig zu einer Abnahme des Kfz-Verkehrs führen werden.

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Vielzahl an Baulastträgerschaften; Zeitverzögerungen im ÖPNV; Belange der Verkehrssicherheit

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Umsetzung bei Lichtsignalanlagen im Zuständigkeitsbereich

Flankierende Maßnahmen 1.1, 1.2

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



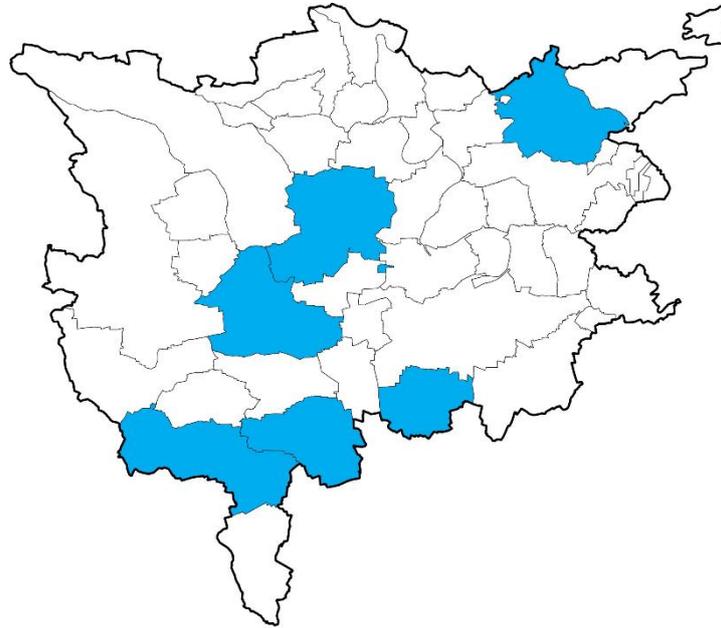
Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden,  
Kreisverwaltung



## 4.2 Zukunftsgerechte attraktive Nahmobilität

### 4.2.3 Beleuchtung ausbauen



#### **Beschreibung:**

Eine adäquate Beleuchtung steigert die Sicherheit und Attraktivität von Fuß- und Radwegen und somit ihre Nutzung. Um ein konsistent nutzbares Netz, ungeachtet der Jahres- oder Tageszeit zu schaffen, ist eine entsprechende Beleuchtung zu empfehlen.

Durch die häufig geteilte Nutzung der Wege durch Radfahrende und Zufußgehende trägt eine gute Beleuchtung zur Erhöhung der Sicherheit beider Verkehrsteilnehmenden bei. In ländlichen Räumen führen darüber hinaus viele Alltagswege im Radverkehr aus den Ortskernen hinaus und Teilstrecken werden häufig außerorts bewältigt. Dort kann der Einsatz von intelligenter Beleuchtung sowohl Sicherheit schaffen als auch Lichtverschmutzung vermeiden. Möglichkeiten der adaptiven Beleuchtung sind beispielweise PIR-Schalter (passive Infrarot-Schalter) oder Ultraschall-Präsenzmelder. Durch die Technologien wird die Beleuchtung für die Dauer der Durchfahrt aktiviert und bei Nichtnutzung des Abschnittes abgeschaltet bzw. die Beleuchtungsintensität reduziert.

#### **Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Vielzahl an Baulastträgerschaften; potenzielle Auswirkungen adaptiver Straßenbeleuchtung auf Kfz-Fahrende sind zu evaluieren

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Ausbau der Beleuchtung entlang kreiseigener Infrastruktur

Flankierende Maßnahmen 1.1.1, 1.1.2, 1.2.1

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

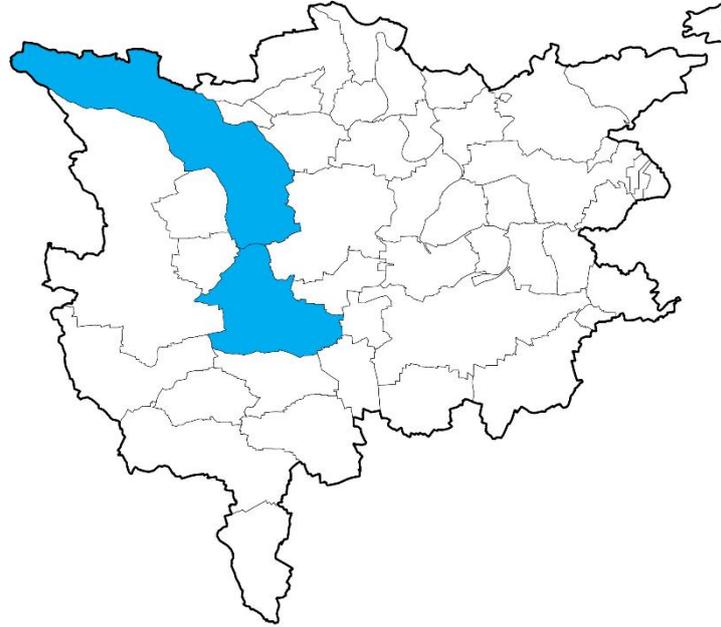
Kommunen, Straßenbaulastträger, Kreisverwaltung

---



## 4.2 Zukunftsgerechte attraktive Nahmobilität

### 4.2.4 Verkehrsberuhigung



#### **Beschreibung:**

Durch die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten an ausgewählten Stellen werden nicht nur die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität erhöht, sondern auch das Ziel der Reduktion von Kfz-Verkehren verfolgt. Beispielsweise werden Schleichverkehre (bei Maßnahmen im Nebennetz) abseits des Haupttroutennetzes unterbunden, wodurch es zu einer Entlastung der Wohngebiete kommt. Verkehrsberuhigung soll zum einen durch das Ausweiten von verkehrsberuhigten Bereichen, zum anderen durch die Unterstützung von baulichen Maßnahmen erfolgen.

Wechselseitiges Parken kann die Verkehrssicherheit fördern, wenn die örtlichen Gegebenheiten im Parkierungskonzept berücksichtigt werden und die neue Regelung klar kommuniziert wird. Es ist jedoch wichtig, dass die Regelung regelmäßig kontrolliert wird und Schilder sowie Markierungen gut sichtbar sind. Durch die Gestaltung des Straßenraums kann ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau unterstützt werden. An den entsprechenden Bereichen eignen sich

auch bauliche Maßnahmen oder der Einsatz von mobilen Elementen, wie z.B. von Blumenkübeln.

Im Rahmen von verkehrsplanerischen Untersuchungen kann die Verkehrslenkung darüber hinaus durch den Einsatz von modalen Filtern beispielsweise auf den Kfz-Verkehr beschränkt werden, um die Durchlässigkeit für andere Verkehrsmittel zu gewährleisten.

#### **Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Vielzahl an Baulastträgerschaften

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen 1.1.1, 1.1.2, 1.1.4, 1.2.1, 1.2.3, 3.3.1, 3.4.2, 4.1.1

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie

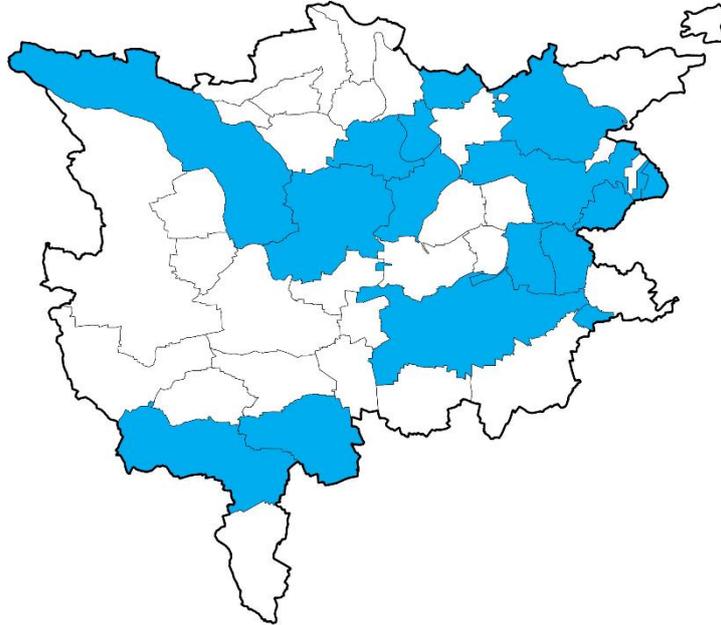


Akteure

Kommunen, untere Straßenverkehrsbehörden, Kreisverwaltung

## 4.2 Zukunftsgerechte attraktive Nahmobilität

### 4.2.5 Radservicestationen ausbauen

**Beschreibung:**

Radservicestationen sind zumeist Reparatursäulen, an welchen sich die wichtigsten Werkzeuge zum Reparieren von Fahrrädern finden. Darüber hinaus können sie auch eine Aufhängung für das Fahrrad bieten sowie eine Luftpumpe vorweisen.

Insgesamt sollen sie Radfahrenden die schnelle Reparatur von kleinen Schäden oder lockeren Schrauben vor Ort ermöglichen. Dadurch wird die Attraktivität des Radfahrens gesteigert und ein Weiterkommen grundsätzlich ohne Besuch einer Fahrradwerkstatt ermöglicht.

Radservicestationen bieten sich an zentralen Orten, wie etwa an Bahnhöfen, als Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern an. Weitere geeignete Standorte finden sich an Bildungs- und Hochschuleinrichtungen sowie außerorts auf wichtigen touristischen Routen oder Hauptverkehrsachsen des Radverkehrs. In Verbindung mit weiteren Angeboten im Bereich des Radfahrens wird die Nutzung und Instandhaltung verbessert.

**Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Bau-  
lastträgerschaften

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen 1.1.1, 2.2.1, 2.2.4, 4.1.3, 5.3.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung

## 4.2 Zukunftsgerechte attraktive Nahmobilität

### 4.2.6 Klimawirkung der Verkehrsplanung

**Beschreibung:**

Um die Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren, kann eine verbindliche Prüfung der Klimawirkung von Maßnahmen in kommunalen Entscheidungen eingeführt werden. So können zukünftige Beschlüsse gegenüber Vorhaben, hinsichtlich ihrer zu erwartenden positiven und negativen klimatischen Wirkungen bewertet werden. Somit rücken die Planung der Verkehre und der Einsatz des kommunalen Budgets für die einzelnen Verkehrsträger, sowie deren Beitrag zur Emissionsreduktion in den Fokus. Für nachfolgende Generationen werden so weitere mögliche Entwicklungsverläufe des Verkehrssystems geschaffen.

Eine genaue Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahme obliegt den jeweiligen Kommunen. Unterstützt werden diese durch die Kreisverwaltung.

**Hemmnisse:**

Flächenkonflikte mit anderen Verkehrsarten; fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Vielzahl an Baulastträgerschaften

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Erarbeiten einer kreisweiten Empfehlung

Flankierende Maßnahmen 1.1.4, 1.1.5, 3.3.1, 3.3.6, 3.4.2, 4.1.1, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 5.4.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Straßenverkehrsbehörden, Landratsamt



## 5. Mobilitätsmanagement und -information

### 5.1 Arbeitswegemobilität

#### **Beschreibung:**

Der Anteil an Arbeitswegen macht einen bedeutenden Anteil an der Gesamtmobilität aus und ist damit ein wichtiger Ansatzpunkt der zukünftigen Mobilitätsgestaltung. In Deutschland werden 27 % der Wege im Arbeitskontext zurückgelegt<sup>8</sup>. Durch die aktive Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel für Arbeits- und dienstliche Wege durch den Arbeitgeber wird Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern der Zugang und damit die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel erleichtert. Durch die Verlagerung von Arbeit vor Ort in das Home-Office und von Präsenzveranstaltungen in den digitalen Raum sollen zudem Wege eingespart werden. Im Landkreis soll für diesen Transformationsprozess das Mobilitätsmanagement in den Betrieben und in den Verwaltungen stärker etabliert werden. Bei behördlichem oder betrieblichem Mobilitätsmanagement werden Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur und Verkehrsangebot, Service, Information und Kommunikation kombiniert und so die unternehmensbezogenen Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient abgewickelt.

Darüber hinaus kann Mobilitätsmanagement für Unternehmen ein wichtiger Standortfaktor sein und die Attraktivität für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer steigern.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

Maßnahmen dieses Maßnahmenbündels sollen zum einen zur Reduktion der Verkehrsleistung und zum anderen zu einer Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Arbeits- und Dienstwegen führen. Durch Mobilitätsmanagement sollen Fahrten eingespart und Verkehre mit emissionsarmen Antrieben abgewickelt werden. Hierzu bedarf es einer Verhaltensänderung der Unternehmen, der Verwaltungen und der Bevölkerung.

#### **Forderungen an Land und Bund:**

Für die Erreichung dieses Ziels muss der gesellschaftliche Rahmen für eine Mobilitätswende geschaffen werden. Hierzu gehört eine entsprechende Förderkulisse.

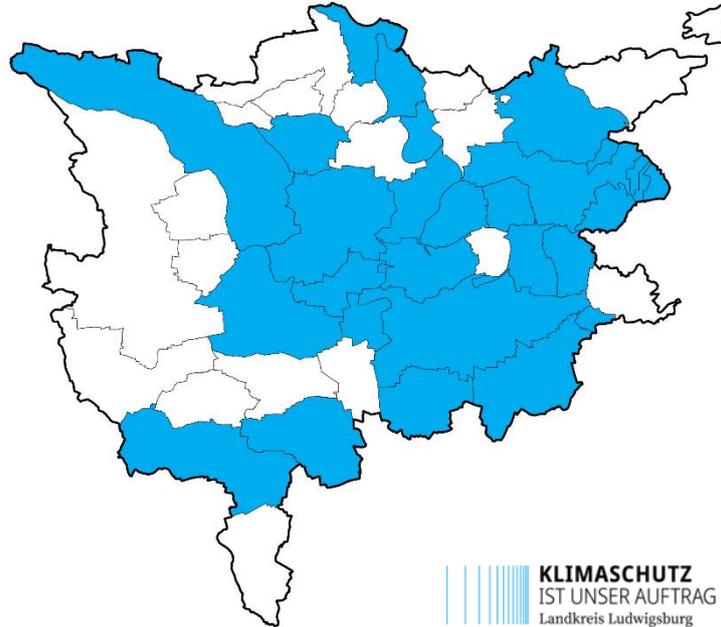
---

<sup>8</sup> Infas, MiD Mobilität in Deutschland, 2017



## 5.1 Arbeitswegemobilität

### 5.1.1 Ausbau des behördlichen Mobilitätsmanagements



#### **Beschreibung:**

Das behördliche Mobilitätsmanagement soll die Arbeitswege zur Verwaltung und dienstliche Wege im Rahmen der Tätigkeiten reduzieren und verträglich gestalten. Die Kreisverwaltung und die Kommunalverwaltungen im Landkreis sollen beim Thema behördliches Mobilitätsmanagement eine Vorbildfunktion einnehmen. Von Seiten der Verwaltungen sind im Rahmen eines behördlichen Mobilitätsmanagements Maßnahmen für Angestellte in öffentlichen Einrichtungen umzusetzen. Dazu zählen je nach Umfang z. B. sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Umkleiden, Duschen und Spinde, Sharing-Angebote sowie Job-Tickets und die aktive Förderung, dienstliche Wege durch Online-Alternativen zu reduzieren und Home-Office Angebote wahrzunehmen. Durch Kommunikation und Information zum nachhaltigen Arbeitsweg (z. B. Mitfahrplattform) werden die Maßnahmen unterstützt.

Die Kreisverwaltung erstellt zudem einen Leitfaden für Kreiskommunen mit den wichtigsten Bausteinen des Mobilitätsmanagements sowie Tipps zur

Einführung und Umsetzung. Ziel ist die Vermittlung von Wissen zu diesem Thema insbesondere für kleinere Verwaltungen, die für die Entwicklung eigener Konzepte keine Kapazitäten haben. Die Verwaltungen können über das Landesprogramm „Förderprogramm B2MM“ unterschiedliche Aspekte des behördlichen Mobilitätsmanagements fördern lassen.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Umsetzung der Maßnahme in der Kreisverwaltung; Leitfaden und fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen 5.1.2, 5.3.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



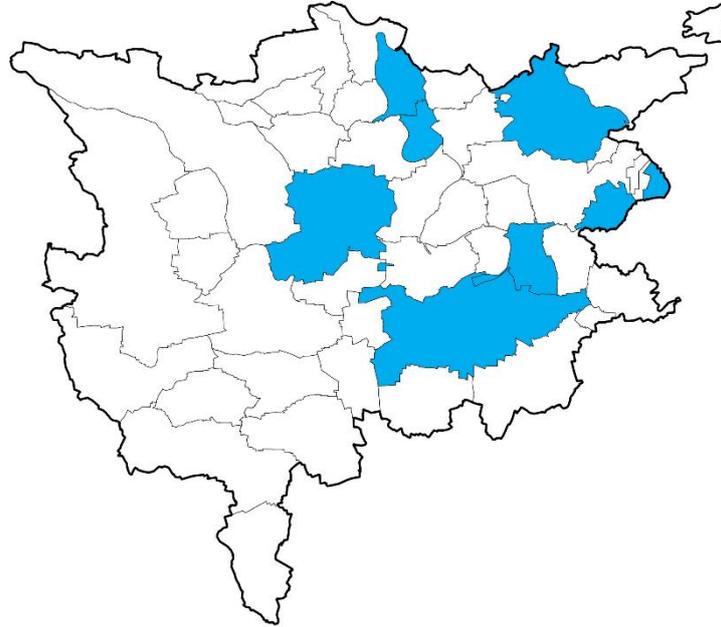
Akteure

Kreisverwaltung, Kommunen



## 5.1 Arbeitswegemobilität

### 5.1.2 Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements



#### **Beschreibung:**

Im Landkreis ansässige private Unternehmen sollen motiviert werden, Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements umzusetzen. Dafür bieten sich Beratungen und die Bereitstellung von Informationsmaterial durch die Kreisverwaltung an. Über einen Aktionstag für Unternehmen im Landkreis sollen mögliche Bausteine und Tipps zur Umsetzung vermittelt werden.

Betriebliches Mobilitätsmanagement kann eine Vielzahl an Maßnahmen umfassen, die je nach Unternehmensgröße und -standort variieren können. Dazu zählen unter anderem sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Umkleiden, Duschen und Spinde, Job-Tickets, Sharing-Angebote, Mitfahrangebote/ -plattformen, Ladesäulen, Leihräder, Fuß- und Radinfrastruktur auf dem Gelände, kostenpflichtige Benutzung von Kfz-Stellplätzen, Bonussysteme, Ausstattung von Home-Office Arbeitsplätzen. Unternehmen können über das Landesprogramm „Förderprogramm B2MM“ unterschiedliche Aspekte des betrieblichen Mobilitätsmanagements fördern lassen.

Dazu zählen z. B. Personalkosten, Personalbefragungen oder Investitionen in Einrichtungen, Anlagen, Gebäude und Fahrzeuge. Die Kreisverwaltung und die Kommunen sind angehalten, Unternehmen im Landkreis über die Fördermöglichkeit zu informieren.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen; Erstellung eines kreisweiten Mobilitätsmanagement-Informationsangebots; Organisation eines landkreisweiten Aktionstags

Flankierende Maßnahmen 5.3.2

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kreisverwaltung, private Unternehmen, Kommunen



## 5. Mobilitätsmanagement und -information

### 5.2 Mobilitätsberatung und -förderung

#### **Beschreibung:**

Die Mobilitätswende geht mit Veränderungen im Mobilitätsangebot und dessen Nutzung einher. Über Mobilitätsberatungen bzw. Bildungsmaßnahmen sowie Mobilitätsförderungen können nachhaltige Mobilitätsangebote bekannt gemacht und deren Nutzung gestärkt werden. Dabei stehen eine barrierearme Nutzung und das Etablieren nachhaltiger Mobilität im Alltagsverhalten im Fokus.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

Maßnahmen dieses Bündels dienen der Bewusstseinsbildung für nachhaltigere Mobilität. Dies soll zu einer Nutzungssteigerung des Umweltverbunds führen, indem Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr verlagert und die Fahrleistung insgesamt reduziert wird. Ein respektvolles Miteinander im Verkehr erhöht zudem die Sicherheit, und der öffentliche Raum wird stärker als Lebensraum wahrgenommen.

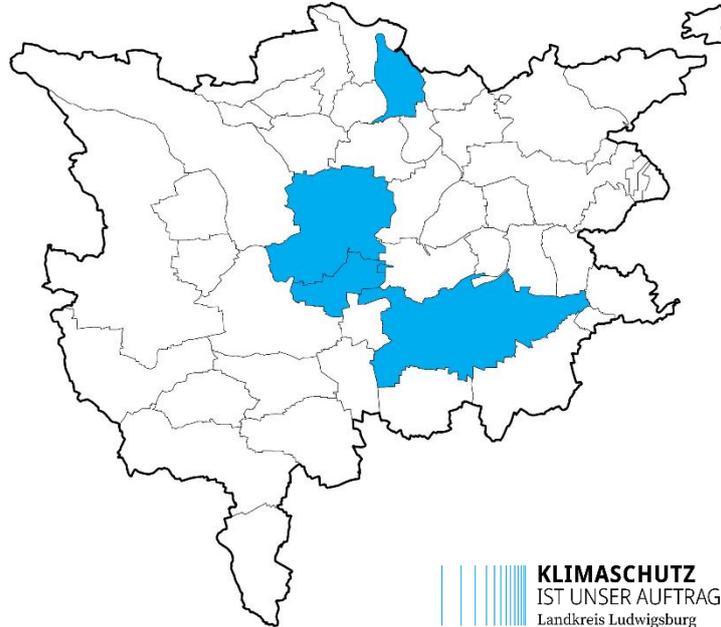
#### **Forderungen an Land und Bund:**

Übergeordnete Beratungsstellen und landesweite Informationskampagnen, die Kommunen und Landkreisen Material für die Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung stellen.



## 5.2 Mobilitätsberatung und -förderung

### 5.2.1 Beratung für Bürgerinnen und Bürger



**KLIMASCHUTZ**  
IST UNSER AUFTRAG  
Landkreis Ludwigsburg

#### **Beschreibung:**

Bei der Entwicklung und Veränderung von Mobilitätsangeboten ist darauf zu achten, dass Bürgerinnen und Bürgern zum einen die Nutzung ermöglicht wird und diese mit geringen Hürden verbunden ist. Zum anderen soll bei Interesse eine Beratung zu klimafreundlichem Verhalten in Anspruch genommen werden können. Damit soll über das Angebot informiert und es bekannt gemacht werden.

Besonders bei App-basierten Mobilitätsangeboten ist darauf zu achten, dass auch unerfahrene Nutzende Zugang erhalten. Klassische Informationswege, wie der Aushang von Fahrplänen, Liniennetzplänen und lokalen Orientierungskarten, werden bereits heute in einigen Kommunen um Beratungsangebote wie Bürgersprechstunden ergänzt. Die Beratungsangebote sollten in Zukunft verstetigt und gegebenenfalls in weiteren Kommunen ausgebaut werden. Alle relevanten Zielgruppen sollten durch geeignete Informationskanäle der Kommunen über das Angebot informiert werden.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen 5.3.3, 5.3.4

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



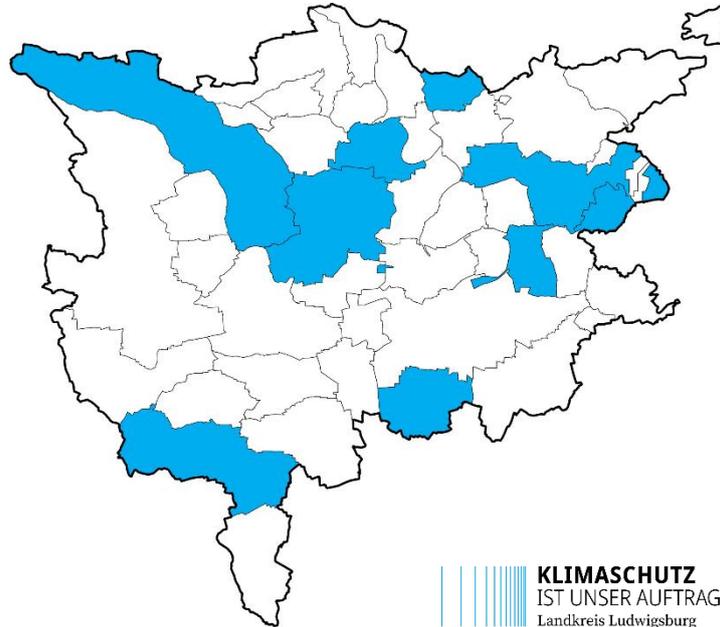
Akteure

Kreisverwaltung, Kommunen, Ehrenamtliche



## 5.2 Mobilitätsberatung und -förderung

### 5.2.2 Förderprogramme ausbauen und Anreize schaffen



**KLIMASCHUTZ**  
IST UNSER AUFTRAG  
Landkreis Ludwigsburg

#### **Beschreibung:**

Die Verkehrsmittelwahl und das Mobilitätsverhalten sind stark durch Gewohnheiten geprägt. Die Nutzung nachhaltiger Mobilität bedarf aktiver Verhaltensänderungen im alltäglichen Leben. Daher gilt es, diese Gewohnheiten aufzubrechen oder in natürlichen Umbruchsphasen, z.B. Geburt eines Kindes oder Umzug, anzusetzen, bei denen sich das Mobilitätsverhalten durch die Umstände bereits verändert. Dies kann durch entsprechende Anreize unterstützt werden. Dabei können die Möglichkeiten und Vorteile nachhaltiger Mobilitätsformen ins Bewusstsein gerufen und erlebt werden.

Sowohl neue als auch bestehende Angebote können integriert werden. Durch beispielsweise spielerische Anreize oder Gamification, Testangebote wie Probenmitgliedschaften für Sharing und Vergünstigungen bei der Anreise mit dem Nahverkehr wird die Nutzung allgemein und die Erstnutzung nachhaltiger Mobilität attraktiv gemacht.

Die weitere Nutzung kann über Förderprogramme für Privatpersonen unterstützt werden. Dazu werden bereits in Kommunen beispielsweise die Anschaffung von Lastenfahrrädern gefördert und kostenlose oder bezuschusste Mobilitätsangebote im Rahmen ehrenamtlicher Tätigkeiten angeboten. Dieses Angebot wird in einigen Kreiskommunen weitergeführt, ausgebaut oder neu eingerichtet.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Entwurf und Koordination von landkreisweiten Testangeboten; Erstellung von Infomaterial für Bürgerinnen und Bürger zu den Mobilitätsangeboten im Landkreis

Flankierende Maßnahmen 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 5.2.4, 5.3.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



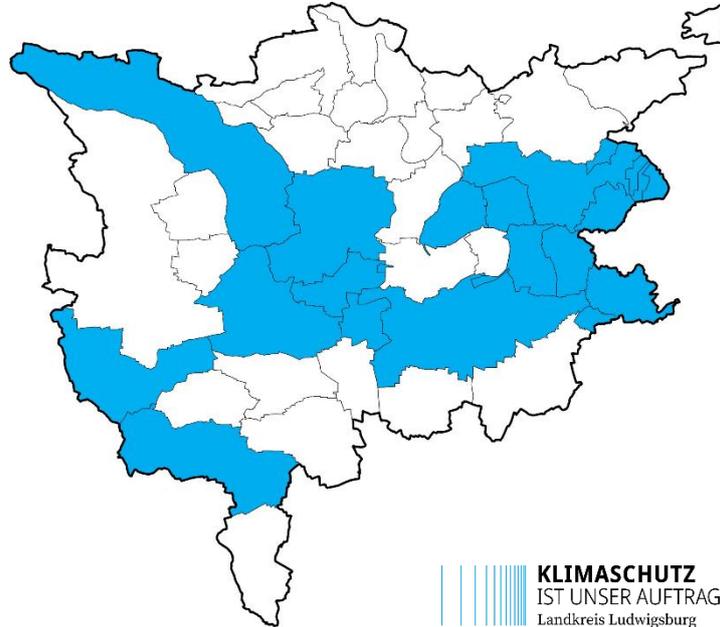
Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung



## 5.2 Mobilitätsberatung und -förderung

### 5.2.3 Schulbildung zu Mobilitätsthemen etablieren



**KLIMASCHUTZ**  
IST UNSER AUFTRAG  
Landkreis Ludwigsburg

#### **Beschreibung:**

Die Aufklärung und Bildung zu Mobilitätsthemen und deren Auswirkungen geht über die bisher klassische Verkehrserziehung in Schulen hinaus. Sie kann einerseits langfristig nachhaltige Mobilität im Alltag der Kinder und Jugendlichen etablieren und andererseits einen sicheren und nachhaltigen Schulweg ermöglichen. Behandelt werden sollte auch das Bringen und Holen der Kinder und Jugendlichen mit dem Auto, das vielerorts ein Problem für die Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler darstellt.

Bereits heute werden Maßnahmen zur Mobilitätsgestaltung in den Schulen des Landkreises umgesetzt. Auch zukünftig und langfristig können Schulwegepläne, die Organisation von Laufbussen/Bussen auf Beinen und weiteren Aktionen (z. B. Energieprojekte und Umweltbildungsmaßnahmen) umgesetzt werden. Ziel ist es dabei immer, die Kinder und Jugendlichen mobilitätsspezifisch zu bilden.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen;  
Kommunikation und Organisation mit Akteuren

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Entwicklung von Bildungsangeboten für weiterführende und berufliche Schulen; Organisation von landkreisweiten Mitmachaktionen wie "Schulwegprofis"; Entwicklung eines Leitfadens für Laufbusse; Organisation von RadChecks an Schulen

Flankierende Maßnahmen 5.3.1, 5.3.3

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kreisverwaltung, Verkehrsunternehmen, Schulen, Kommunen, Ehrenamtliche



## 5. Mobilitätsmanagement und -information

### 5.3 Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation

#### **Beschreibung:**

Mobilität und Verkehr betreffen die Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises Ludwigsburg tagtäglich. Dabei sind die Anforderungen an das Verkehrssystem, aber auch die Auswirkungen der Verkehre, im Landkreis je nach Örtlichkeit andere und bedürfen daher einer detaillierten Betrachtung der Mobilität vor Ort. Um dieser komplexen Aufgabenstellung zu begegnen, braucht es Kommunikation, Transparenz, Akzeptanz und Mitbestimmung als wichtige Bausteine für den Wandel des Mobilitätsverhaltens im gesamten Landkreis hin zu nachhaltigeren Fortbewegungsformen. Dies ist durch Aktionen, Informationen und den einfachen Zugang zur Nutzung klimafreundlicher Mobilität sowie Marketing und Partizipation möglich. Die Bevölkerung und Unternehmen des Landkreises sind Treiber der klimafreundlichen Mobilität. Dies soll durch passende Maßnahmen unterstützt und gestärkt werden.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

Maßnahmen dieses Maßnahmenbündels wirken unterstützend auf alle Maßnahmenbereiche und dienen der Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung des Landkreises. Damit leisten sie einen Beitrag zu allen Zieldimensionen – weniger Verkehrsleistung, mehr Umweltverbund, mehr Elektrifizierung, Verbindung von Stadt und Land, mehr soziale Teilhabe, mehr Sicherheit und mehr Aufenthaltsqualität im besiedelten Raum.

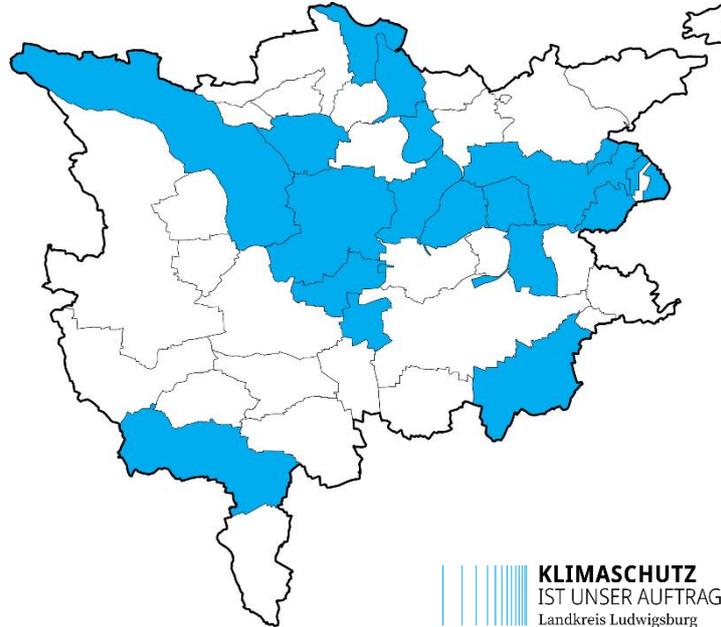
#### **Forderungen an Land und Bund:**

-



## 5.3 Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation

### 5.3.1 Aktionstage stärker nutzen



**KLIMASCHUTZ**  
IST UNSER AUFTRAG  
Landkreis Ludwigsburg

#### **Beschreibung:**

Der Landkreis und die Kommunen nutzen bereits die Möglichkeit, über Aktionen und Aktionstage auf umweltfreundliche Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen, z. B. die Teilnahme und Bewerbung von „Stadtradeln“.

In Zukunft können verschiedene Aktionen eingebracht und landkreisweit etabliert werden. Die Aktionstage sollen genutzt werden, um die Potenziale nachhaltiger Mobilität aufzuzeigen und der Multiplikations- und Informationsrolle der Kreisverwaltung gerecht zu werden. Aktionen wie die Europäische Mobilitätswoche oder die Schritte-Challenge bieten sich an, öffentlichkeitswirksam genutzt zu werden. Zudem ist es zu empfehlen, das Engagement der Kommunen zukünftig weiter auszubauen und zu fördern. Beispielsweise ist die Teilnahme an Energiewendtagen, Stadtradeln oder auch innerstädtischen autofreien Sonntagen in Verknüpfung mit verkaufsoffenen Sonntagen und kostenlosem ÖPNV möglich.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Koordinierung und Vernetzung; Erarbeiten eigener Aktionsprogramme; Bewerbung vorhandener Aktionen und Aktionstage

Flankierende Maßnahmen 5.3.3, 5.4

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kreisverwaltung, Kommunen



## 5.3 Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation

## 5.3.2 App-Angebote stärken

**Beschreibung:**

In Ergänzung zu bereits bestehenden App-Angeboten sollte im Landkreis idealerweise eine einheitliche multimodale Mobilitäts-App nutzbar sein. Durch die kommunenübergreifende Nutzung einer App und die Integration aller Angebote würde das multimodale und intermodale Mobilitätsverhalten gestärkt. Alle im Landkreis vorhandenen Mobilitätsangebote vom Bus, über Bahn, Car- und Bike-Sharing hin zu Taxis, Fußwegen und weiteren Angeboten an Mobilitätsstationen könnten zur Verfügung stehen und im Idealfall in der App buchbar sein.

Die bereits in der Modellkommune Herrenberg testete und in Teilen des Landkreises etablierte App „Stadtnavi“ könnte für den ganzen Landkreis eingesetzt werden. Es könnte die Möglichkeit zur Visualisierung von Mobilitätsdaten und -angeboten für Landkreis und Kreiskommunen geschaffen werden.

**Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen; Nutzendenverhalten und Akzeptanz

**Rolle der Kreisverwaltung:**

Vernetzung, Koordination durch die Kreisverwaltung

Flankierende Maßnahmen 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 5.3.3

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



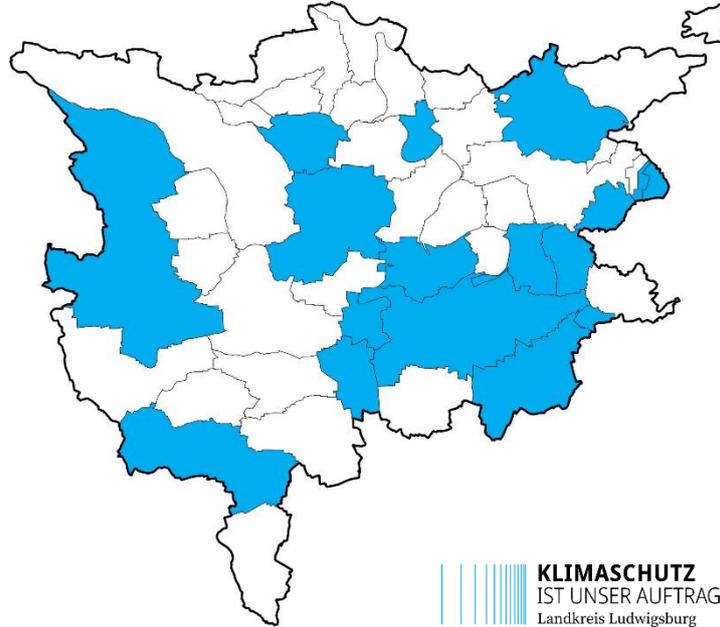
Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung



## 5.3 Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation

### 5.3.3 Marketing und Information zu klimafreundlicher Mobilität



#### **Beschreibung:**

Für den Erfolg von klimafreundlicher Mobilität ist entscheidend, Alternativen zum motorisierten Individualverkehr bereitzustellen und zu kommunizieren. Dies gilt insbesondere bei neuen Angeboten. Zu diesem Zweck soll ein verstärktes Marketing mit Informationsbereitstellung umgesetzt werden. Die Kreisverwaltung könnte ein eigenes Mobilitäts-Marketing entwickeln und damit eine "Mobilitätsmarke" für den Landkreis schaffen. Verschiedene Maßnahmen könnten unter derselben Marketingstrategie gebündelt und visuell dargestellt.

Die Kreisverwaltung könnte zudem einen Flyer „Mobilität im Landkreis Ludwigsburg“ erstellen, der Informationen zu Mobilitätsangeboten übersichtlich zusammenfasst und Grundlage für kommunale Flyer bietet. Der Flyer kann durch die Kommunen auf das jeweilige Angebot vor Ort abgestimmt werden. Eine laufende Fortschreibung wäre hierbei notwendig. Über die Website des Landkreises könnten Flyer zum Download bereitgestellt und Inhalte auf sozialen Medien geteilt werden. Bei der Anmeldung von

Neubürgerinnen und -bürgern könnten diese Informationen weitergegeben und um Testangebote ergänzt werden (siehe Maßnahme 5.2.2).

In verschiedenen Kommunen sind bereits zudem eigenständige Kampagnen zum Thema Mobilität geplant.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Koordinierung des Vorhabens; Abstimmung und Vernetzung; fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen 1.1.4, 1.1.5, 3.3.1, 3.3.6, 3.4.2, 4.1.1, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 5.4.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kommunen, Kreisverwaltung



### 5.3 Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation

## 5.3.4 Öffentlichkeitsbeteiligung



#### Beschreibung:

Beteiligung ist ein wichtiges Anliegen der Kreisverwaltung und der Kommunen. In vielen Planungsprozessen ist der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern fester Bestandteil, der immer wichtiger wird.

Die bisherigen Ansätze sollen verstetigt werden. Bei Planungsprozessen auf Landkreisebene werden Bürgerinnen und Bürger immer in den Prozess der Erstellung eingebunden. Neben der Bewerbung von analogen Veranstaltungen sollten auch digitale Beteiligungsangebote ein wichtiger und barrierearmer Teil von Beteiligung sein, um unterschiedliche

Zielgruppen zu erreichen. Auf kommunaler Ebene können die Angebote zur Partizipation verstetigt und ergänzt werden, beispielsweise durch Arbeitskreise zu ausgewählten Mobilitätsthemen.

#### Hemmnisse:

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

#### Rolle der Kreisverwaltung:

Fachliche Unterstützung der Kommunen, Beteiligung der Öffentlichkeit an eigenen Planungsprozessen

Flankierende Maßnahmen 1, 2, 3, 4

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kreisverwaltung, Kommunen



## 5. Mobilitätsmanagement und -information

### 5.4 Regionale Zusammenarbeit und Steuerung

#### **Beschreibung:**

Der Klimamobilitätsplan betrachtet den Landkreis integriert und richtet die Mobilität des Landkreises strategisch auf die Zukunft aus. Der im Rahmen dieses Projektes geschaffene Austausch zwischen den Landkreiskommunen und der Kreisverwaltung soll verstetigt und für die Umsetzung durch regionale Zusammenarbeit gestärkt und gesteuert werden. Dazu soll ein landkreisweit einheitliches Informationslevel etabliert werden sowie Netzwerke innerhalb des Landkreises, aber auch in umliegenden Regionen mit Verknüpfungspunkten, vorangetrieben werden.

#### **Beitrag zum Zielsystem:**

Maßnahmen dieses Maßnahmenbündels bilden die Basis für eine erfolgreiche Zusammenarbeit und sollen unterstützend zu den definierten Maßnahmen im Klimamobilitätsplan sowie darüber hinaus wirken. Auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zugeschnittene Angebote stehen im Fokus. Damit werden alle im Klimamobilitätsplan definierten Ziele durch die regionale Zusammenarbeit und Steuerung gestärkt.

#### **Forderungen an Land und Bund:**

Für eine erfolgreiche und rasche Verkehrswende ist es notwendig, dass die Landes- und Bundespolitik den geeigneten politischen und rechtlichen Rahmen setzt.

Die Kreiskommunen und die Kreisverwaltung erproben gemeinsam die Umstellung der Mobilität vor Ort hin zu geringeren Treibhausgasemissionen und mehr Nachhaltigkeit. Die konkreten Erfahrungen aus dem Klimamobilitätsplan liefern einen wichtigen Beitrag, um das Instrument Klimamobilitätsplan großflächig zur Förderung der Verkehrswende in Baden-Württemberg anwenden zu können.

Um der Mobilitätswende den Weg zu ebnen, sollten die zuständigen politischen Institutionen von Land und Bund diese konkreten Erfahrungen in Entscheidungsprozessen berücksichtigen und beständige Möglichkeiten des direkten Erfahrungs- und Meinungsaustauschs anbieten.



## 5.4 Regionale Zusammenarbeit und Steuerung

### 5.4.1 Landkreisweit einheitliches Informationslevel



#### **Beschreibung:**

Ein einheitliches Informationslevel der Kommunen und der Bezug von Fördermitteln werden als Grundvoraussetzungen für die Maßnahmenumsetzung des Klimamobilitätsplans gesehen. Dies wird zum einen durch den Plan selbst und zum anderen durch kontinuierliche Beratungsangebote der Kreisverwaltung sowie dem Bündeln von Förderanträgen bei der Kreisverwaltung erreicht.

Durch den Klimamobilitätsplan werden Rahmenbedingungen geschaffen, die nachhaltige Entscheidungen fördern. Dadurch können kommunale Entscheidungen an dem Teilziel der Klimaneutralität ausgerichtet werden. Das Angebot der Kreisverwaltung, Beratungen zur Maßnahmenumsetzung anzubieten, soll den Kommunen bei Bedarf jederzeit zur Verfügung stehen. Zudem bietet die Kreisverwaltung, sofern möglich, an, Förderanträge themenbezogen für mehrere Kommunen gemeinsam zu stellen, um die Verfahren zu vereinfachen und die Kommunen zu entlasten.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende finanzielle Mittel und Personalressourcen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Informationsbereitstellung; fachliche Unterstützung der Kommunen

Flankierende Maßnahmen 5.1.2, 5.3.2

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

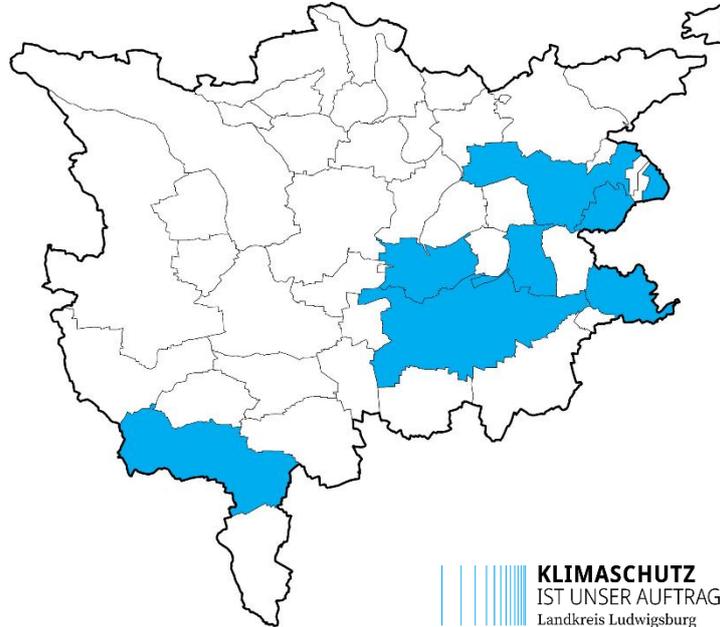
Kreisverwaltung, Kommunen

---



## 5.4 Regionale Zusammenarbeit und Steuerung

### 5.4.2 Netzwerke vorantreiben



#### **Beschreibung:**

Durch die Maßnahme „Netzwerke vorantreiben“ sollen einerseits die kommunalen Vernetzungen und der Informationsaustausch innerhalb des Landkreises gefördert werden und andererseits Kooperationen und Netzwerke von Gemeinden, Verbänden und zivilgesellschaftlichen Zusammenschlüssen angeregt werden.

Dazu soll zwei Mal im Jahr ein von der Kreisverwaltung initiiertes kreisweites Austausch zur nachhaltigen Mobilität und Umsetzung der Klimamobilitätsplan-Maßnahmen in Präsenz stattfinden. Der Landkreis möchte für den Umsetzungszeitraum der Klimamobilitätsplan-Maßnahmen regelmäßige Treffen zwischen den Projektkommunen organisieren, um sich über die Erfahrungen und Fortschritte bzw. Hindernisse in der Umsetzung dieser Maßnahmen auszutauschen.

Weitere Netzwerke zwischen den einzelnen Kreis-kommunen werden thematisch abgehalten, z.B. bezüglich Abstimmungen zur Netzplanung.

#### **Hemmnisse:**

Fehlende Personalressourcen

#### **Rolle der Kreisverwaltung:**

Koordination der Veranstaltungen und der Netzwerkarbeit

Flankierende Maßnahmen 5.4.1

---

Zeithorizont



Wirkungsbeitrag



Kostenkategorie



Akteure

Kreisverwaltung, Kommunen