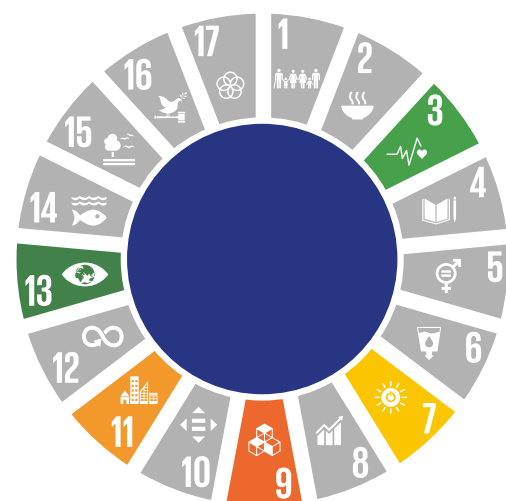


5.6 NACHHALTIGE MOBILITÄT



LEITSATZ

Der Landkreis setzt sich für innovative, ökologisch und sozial verträgliche Mobilitätskonzepte und Mobilitätsalternativen ein.

STRATEGISCHES ZIEL 6.1

2030 werden in Verantwortung der Landkreisverwaltung durch die Nutzung umweltfreundlicher Antriebstechnologien der Fahrzeuge des Fuhrparks und der Straßenmeistereien ab spätestens 2030 jährlich 30 Tonnen CO₂ eingespart. 80% der Fahrzeuge des Gesamtfuhrparks sind mit einem Elektroantrieb ausgestattet.

Die Landkreisverwaltung wird in ihrer Vorreiterrolle und ihrer unterstützenden Funktion im Bereich nachhaltiger betrieblicher Mobilität wahrgenommen. So nutzen auch die Ar-

beitgebenden im Landkreis vielfältige Möglichkeiten, um das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeitenden hin zu mehr Klimafreundlichkeit zu befördern. So wird dazu beigetragen, dass die PKW-Dichte bis 2030 bei weniger als 500 PKW pro 1.000 EW liegt. Der Anteil zugelassener PKW mit Elektroantrieb liegt 2030 bei 50%. Ebenso tragen die Arbeitgebenden im Landkreis Verantwortung für den Wirtschaftsverkehr, in dem besondere Potenziale zur Verlagerung oder einer effizienteren und ökologischeren Abwicklung liegen.

Operatives Ziel 6.1.1

2025 sind die Eigenverkehre der Landkreisverwaltung reduziert und weitestgehend auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert (Leitbild Mobilitätskonzept 2019): Der Fuhrpark der Kreisverwaltung, d.h. sowohl die Pool-Fahrzeuge für Dienstfahrten als auch die fest zugeordneten Dienstfahrzeuge der Fachämter bestehen zu 60% aus Fahr-

zeugen mit Elektroantrieb (inkl. Plug-In Hybrid). 50% der leichten und mittelschweren Nutzfahrzeuge des Fuhrparks der Straßenmeistereien werden bis 2025 auf alternative Antriebstechnologien umgestellt.

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Laufzeit	Status	(K) Koordination (P) Partnerinnen / Partner	Finanzielle Ressourcen	Finanzierung	Bezug zu vorhandenen Konzepten / Plänen	Indikatoren
6.1.1.1	Umstellung des Fuhrparks: Landkreisverwaltung	Der Fuhrpark der Landkreisverwaltung wird umgestellt: Vorhandene PKW mit Verbrennungsmotor werden bei Ersatzbeschaffung (nach Abschreibungsende oder Ende der Leasingfrist) durch Elektro-PKW inkl. Plug-In-Hybrid ersetzt. Darüber hinaus wird geprüft, ob die Beschaffung bei den fest zugeordneten Dienstfahrzeugen mit umweltfreundlichem Antrieb geeignet und die erforderliche Ladeinfrastruktur vorhanden ist. Eine anderweitige Beschaffung (von Fahrzeugen mit nicht umweltfreundlichen Antrieben) muss ausreichend begründet werden. Zudem wird dafür erforderliche Ladeinfrastruktur seitens des Gebäudemanagements (Trafostation, Wallboxen, Steckdosen) bis Mitte 2023 bereitgestellt.	fortlaufend	In Umsetzung	(K) Amt für Finanzen (P) Amt für Straßenbau und Radfahren Dezernat für Umwelt und Klima Eigenbetrieb Gebäudemanagement Fuhrpark Eigenbetrieb Abfallwirtschaft Fachämter	mittel	Eigenmittel Fördermittel	Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen	Anteil Fahrzeuge mit Elektroantrieb (inkl. Plug-In-Hybrid) im allgemeinen Fuhrpark [%] Bestand PKW mit Elektroantrieb Gefahrene Jahreskilometer [km] CO ₂ -Ausstoß allgemeiner Fuhrpark [t/J]

[i](#) allgemeine Informationen zur „Beschreibung einer Maßnahme“ auf Seite 35 (Verlinkung)

STRATEGISCHES ZIEL 6.1 Operatives Ziel 6.1.1

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Laufzeit	Status	(K) Koordination (P) Partnerinnen / Partner	Finanzielle Ressourcen	Finanzierung	Bezug zu vorhandenen Konzepten / Plänen	Indikatoren
6.1.1.2	Umstellung des Fuhrparks: Eigenbetrieb Abfallwirtschaft	<p>Bereits seit 2019 hat der AWB seinen Fuhrpark kontinuierlich auf emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge umgestellt und bisher eine Einsparung von ca. 5% der CO₂-Emissionen bewirkt. Und der Fuhrpark des Abfallwirtschaftsbetriebes wird weiter umgestellt: Vorhandene PKW und LKW mit Verbrennungsmotor werden bei Ersatzbeschaffung (nach Abschreibungsende oder Ende der Leasingfrist) durch alternative Antriebstechnologien [CNG Erdgas/ H₂Wasserstoff/Elektro] ersetzt.</p> <p>Darüber hinaus wird geprüft, ob die Beschaffung bei den Fahrzeugen mit umweltfreundlichem Antrieb geeignet und die erforderliche Lade-/Betankungsinfrastruktur vorhanden ist. Eine anderweitige Beschaffung (von Fahrzeugen mit nicht umweltfreundlichen Antrieben) muss ausreichend begründet werden.</p> <p>Zudem muss dafür erforderliche Ladeinfrastruktur für einen ganzheitlichen Elektro-Fuhrpark (Trafostation, Wallboxen, Steckdosen) noch geschaffen werden. Aktuell sind acht Wallboxen in Betrieb, vier davon Intelligent.</p> <p>2022: Auslieferung zwei LKW mit Elektro und H₂ Brennstoffzellentechnik (mit Förderung BMVI)</p> <p>2023: Anmietung ein Elektro-LKW Auslieferung zwei CNG-LKW Beschaffung (mit Förderung BMVI): Ein Elektro-LKW Drei Elektro-PKW Drei Elektro-Transporter</p>	fortlaufend	In Umsetzung	(K) Amt für Finanzen (P) Eigenbetrieb Abfallwirtschaft	hoch	Eigenmittel Fördermittel		<p>Anteil Fahrzeuge mit Elektroantrieb (inkl. Plug-In-Hybrid) im allgemeinen Fuhrpark - 9 [%] (100 KFZ /9 davon BEV/Plug-In-Hybrid)</p> <p>Anteil Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologie - 11 [%] 4 PKW [BEV] 3 PKW [Plug-In] 2 LKW [BEV/H₂] 2 LKW [CNG/Erdgas] Gefahrene Jahreskilometer ca. 2.000.000 [km] Ø Verbrauch Diesel 1.100.000 [l/J] CO₂-Emission 2,65 kg CO₂ pro Liter CO₂-Ausstoß allgemeiner Fuhrpark ca. 2915 [t/J]</p>
6.1.1.3	Kooperation mit CarSharing	<p>Als Ergänzung zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten sollen die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung Sharing-Angebote, wie z. B. CarSharing nutzen können. Die Sharing-Dienste sollen die vorhandenen Mobilitätsangebote ergänzen und während Spitzenlasten die nachhaltige Mobilität der Mitarbeitenden sicherstellen. Mittelfristiges Ziel ist, durch die Nutzung von Sharing-Angeboten die Anzahl der Dienstfahrzeuge zu reduzieren.</p> <p>Die Sharing-Angebote sollen den Mitarbeitenden über einen Webservice zur Verfügung gestellt werden.</p>	fortlaufend	In Umsetzung	(K) Amt für Finanzen Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) alle Mitarbeitenden	gering	Eigenmittel	Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen	<p>Anteil Dienstfahrten mit CarSharing [%] Anteil gefahrene km mit CarSharing [%]</p>
6.1.1.4	Umwandlung Fuhrparkmanagementsystem in Mobilitätsplattform (Mobility as a service)	<p>Ziel ist die Bereitstellung eines Webservice, der den Mitarbeitenden der Landkreisverwaltung einen vereinfachten Zugriff auf externe Mobilitätsressourcen ermöglicht.</p> <p>Die Integration in das vorhandene Fuhrparkmanagementsystem CarExpress ermöglicht die Nutzung externer Mobilitätsangebote wie Car- oder Bikesharing, E-Scooter sowie des ÖPNV ohne Einführung neuer Softwareprodukte oder Apps. Damit können sich Mitarbeitende komfortabel das für den geplanten Reisezweck nachhaltigste Reisemittel auswählen und gleichzeitig kann mittels Spitzenlattung die Auslastung der internen Fahrzeugflotte erhöht werden.</p> <p>Die CO₂-Emissionen sowie die Kosten für den eigenen Fuhrpark werden mittel- und langfristig reduziert.</p>	fortlaufend	In Umsetzung	(K) Amt für Finanzen Stabsstelle Nachhaltige Mobilität	mittel	Eigenmittel	Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen	Umsetzungsgrad [%] digitale Buchungen

STRATEGISCHES ZIEL 6.1

Operatives
Ziel 6.1.2

2025 hat die Landkreisverwaltung Angebote zur nachhaltigen Mobilität der eigenen Mitarbeitenden auf Angebote für die Gesamtbürgerschaft ausgeweitet und Anreize und Beratungsmöglichkeiten für interessierte Kommunen und Betriebe geschaffen, um

kommunale/betriebliche Mobilitätsmanagements einzuführen. Die Kommunen werden bei der bedarfsgerechten Planung und Errichtung von Ladesäulen unterstützt.

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Laufzeit	Status	(K) Koordination (P) Partnerinnen / Partner	Finanzielle Ressourcen	Finanzierung	Bezug zu vorhandenen Konzepten / Plänen	Indikatoren
6.1.2.1	Umsetzung Betriebliches Mobilitätsmanagement für die Landkreisverwaltung	Der Landkreis Böblingen und die Landkreisverwaltung sind sich ihrer Verantwortung bewusst, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu senken. Um Anreize für nachhaltige Mobilität zu schaffen und die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel im Berufsalltag zu stärken, definiert und setzt die Landkreisverwaltung Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements um. Mittel- und langfristig möchte die Landkreisverwaltung als Vorbild für andere Kommunalverwaltungen und Arbeitgeber in der Region dienen.	langfristig	In Umsetzung	(K) Dezernat für Verkehr und Ordnung Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Amt für Personal Amt für Finanzen	mittel	Eigenmittel Fördermittel	Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen	Anzahl umgesetzte Maßnahmen
6.1.2.2	Planung und Errichtung von Ladesäulen durch Kommunen und Unternehmen	Damit die notwendigen Strukturen geschaffen werden, um die E-Mobilität im Landkreis zukunftsfähig aufzustellen, werden die Kommunen vernetzt. In Abstimmung mit ihnen, den Netzbetreibern und dem Verband Region Stuttgart wird ein landkreisweites bedarfsorientiertes Ladeinfrastrukturkonzept erstellt.	fortlaufend	In Umsetzung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Kreiskommunen Netzbetreibende Verband Region Stuttgart	gering	Eigenmittel Fördermittel		Fertigstellung Konzept und Umsetzungsbegleitung Anzahl Ladesäulen im Landkreis
6.1.2.3	Erstberatung E-Mobilität	Durch eine individuelle Erstberatung für Privatpersonen und Unternehmen soll der Umstieg auf E-Mobilität attraktiver und einfacher gestaltet werden.	fortlaufend	In Umsetzung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität	gering	Eigenmittel Fördermittel		Anzahl durchgeführte Beratungen
6.1.2.4	Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)	Das Betriebliche Mobilitätsmanagement im Landkreis ist noch nicht stark etabliert. Daher ist eine Konvoi-Beratung für ein BMM für Unternehmen und Verwaltungen geplant. Angepasst an die jeweiligen Bedarfe, soll ein betriebliches Mobilitätsmanagement durch die Unternehmen sowie Verwaltungen erstellt und umgesetzt werden.	langfristig	In Umsetzung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Kreiskommunen Unternehmen	mittel	Eigenmittel Fördermittel	Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen	Anzahl teilnehmende Kommunen, Verwaltungen und Betriebe
6.1.2.5	Sharing-Angebote: Mitfahrgelegenheiten	Sharing-Angebote und Mitfahrgelegenheiten bieten Potenziale, um auf ein eigenes Auto zu verzichten und die flexible Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote zu ermöglichen. Es wird eine zentrale Mitfahr-Plattform für den Landkreis angeboten. Ein regelmäßiger „AK Carsharing“ stellt sicher, dass das Sharing-Angebot fortlaufend weitergedacht und Ausbaupotentiale identifiziert werden.	langfristig	In Umsetzung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Sharing-Anbieter Kreiskommunen	gering	Eigenmittel	Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen	Anzahl alternative Fahrzeuge Nutzungsrate Mitfahr-Plattform
6.1.2.6	Netzwerk „Nachhaltige Mobilität im Landkreis Böblingen (NaMoBB)“	Das noch junge Netzwerk „NaMoBB“ bietet intern und extern regelmäßige Treffen, vielfältige Informationen, Best-Practice-Beispiele, Newsletter und Öffentlichkeitsarbeit zu Themen nachhaltiger Mobilität sowie Mobilitätskonferenzen und weitere Vernetzungsveranstaltungen. Um das Netzwerk weiter auszubauen und zu stärken, werden diese Angebote fortgeführt und weitere Vernetzungsangebote wie eine gemeinsame Teilnahme an der Europäischen Woche der Mobilität etabliert und im Kreis verankert.	kurzfristig fortlaufend	In Umsetzung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Verwaltungen Akteure aus Mobilitätsnetzwerk	gering	Eigenmittel		Anzahl Netzwerkmitglieder Anzahl Treffen Anzahl Veranstaltungen Anzahl Vernetzungsangebote

STRATEGISCHES ZIEL 6.2

Im Landkreis hat sich der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) bis zum Jahr 2030 deutlich auf 20% erhöht und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Zielsetzung des Landes Baden-Württemberg „Fahrradland Nr. 1“ zu werden. Die Radverkehrsinfrastruktur wird entsprechend einer Neuauflage der Radverkehrskonzeption

sukzessive gemeinsam mit den Städten und Gemeinden ausgebaut, sodass bis 2030 eine Radwegenetzlänge je 1.000 EW von 2,5 km besteht. Ergänzend zum Ausbau der Infrastruktur entsteht durch vielfältige regelmäßige Motivations- und Sensibilisierungsmaßnahmen eine ausgeprägte Radkultur in der Bürgerschaft.

Operatives Ziel 6.2.1

Bis 2025 hat der Landkreis jährlich mindestens 30 Maßnahmen zur Optimierung und zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur umgesetzt. Es wurden 35 km Fahrradwege in hoher Qualität und Sicherheit (aus-)gebaut.

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Laufzeit	Status	(K) Koordination (P) Partnerinnen / Partner	Finanzielle Ressourcen	Finanzierung	Bezug zu vorhandenen Konzepten / Plänen	Indikatoren
6.2.1.1	Fortschreibung Radverkehrskonzeption	Für die weitere strategische Ausrichtung der Radverkehrsaktivitäten wird ab 2025 eine Neuauflage der Radverkehrskonzeption als Wegweiser erarbeitet. Verschiedene Konzepte (Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen, RadNETZ Baden-Württemberg, Radverkehrskonzeptionen Städte und Gemeinden usw.) werden zusammengeführt.	kurzfristig	In Planung	(K) Amt für Straßenbau und Radfahren (P) Kreiskommunen Verbände Externe	hoch	Mischfinanzierung	Radverkehrskonzeption Landkreis Böblingen Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Böblingen & Ludwigsburg	
6.2.1.2	Optimierung und Ausbau der Radwegeinfrastruktur	Die aktuelle Radverkehrskonzeption zeigt die Möglichkeiten und den Bedarf zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis. Zusätzlich kommt eine Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen aus dem Jahr 2019 zum Ergebnis, dass auf drei Hauptverkehrsachsen im Landkreis das Potenzial für Radschnellverbindungen besteht. Entsprechend einer Priorisierung nimmt der Landkreis die Umsetzung der Maßnahmen vor, die in Landkreisbaulast liegen. Darüber hinaus liegen zahlreiche Maßnahmen in kommunaler oder Landesbaulast. Die Landkreisverwaltung wird hier motivierend, beratend und vernetzend aktiv.	langfristig	In Umsetzung	(K) Amt für Straßenbau und Radfahren (P) Kreiskommunen Externe	hoch	Mischfinanzierung	Radverkehrskonzeption Landkreis Böblingen Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Böblingen & Ludwigsburg	Anzahl umgesetzter Maßnahmen Ausgebaute Radschnellwegtrasse in km
6.2.1.3	Umsetzung der Wegweisungskonzeption für den Landkreis Böblingen	Das Radverkehrsnetz im Landkreis wird flächendeckend mit einer Wegweisungsbeschilderung ausgestattet.	mittelfristig	In Umsetzung	(K) Amt für Straßenbau und Radfahren	hoch	Mischfinanzierung		Beschilderung Radverkehrsnetz (Zielwert: 900 km)

Operatives Ziel 6.2.2

2025 hat der Landkreis die Schaffung einer RadKULTUR im Landkreis gefördert, indem insbesondere das Angebot von Leihfahrrädern durch RegioRadStuttgart (zwei Stationen) und öffentlichkeitswirksame Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung wie Rad-

Checks, Rad-Aktionstage verstetigt wurden. Die fortschreitende RadKULTUR ist eindeutig anhand von neuen und gestiegenen Rankingpositionen der Kreiskommunen im Fahrradklimatest erkennbar.

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Laufzeit	Status	(K) Koordination (P) Partnerinnen / Partner	Finanzielle Ressourcen	Finanzierung	Bezug zu vorhandenen Konzepten / Plänen	Indikatoren
6.2.2.1	Bewusstseinsbildung fürs Radfahren	Im Rahmen des Projektes „Modelllandkreis RadKULTUR Baden-Württemberg“ finden verschiedene Veranstaltung wie Radaktionstage, „Stadtradeln“, Lastenrad-Road-Show und Rad-Checks statt. Darüber hinaus gibt es spezielle Angebote wie Pedelec-Fahrsicherheitstraining und Fahrrad-Aktionstage an Grundschulen.	fortlaufend	In Umsetzung	(K) Amt für Straßenbau und Radfahren (P) Kreiskommunen Land Baden-Württemberg Private Institutionen	mittel	Mischfinanzierung		Anzahl Events Anzahl Radfahrende Anzahl Teilnehmende

STRATEGISCHES ZIEL 6.2 Operatives Ziel 6.2.2

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Laufzeit	Status	(K) Koordination (P) Partnerinnen / Partner	Finanzielle Ressourcen	Finanzierung	Bezug zu vorhandenen Konzepten / Plänen	Indikatoren
6.2.2.2	Verbesserung Fahrradinfrastruktur der Landkreisverwaltung	Das betriebliche Mobilitätskonzept der Landkreisverwaltung bietet die fachliche Grundlage zur Optimierung von Fahrradinfrastruktur an den Landkreisliegenschaften und weitere Rahmenbedingungen zur betrieblichen Förderung des Verkehrsmittels „Fahrrad“. Infrastrukturell stellt die Optimierung von Radabstellanlagen insbesondere in den Liegenschaften außerhalb des Hauptsitzes eine wesentliche Verbesserung dar, ebenso entsprechende Umkleidemöglichkeiten. Ein zinsloses Darlehen sowie ein finanzieller Zuschuss zur Anschaffung eines Fahrrads bieten weitere Anreize zur Nutzung des Fahrrads als umwelt- und klimafreundliches Pendlerfahrzeug. Die beiden Radverleihstationen (RegioRadStuttgart) am Landratsamt und an der Gottlieb-Daimler-Schule bieten einen Service für die Belegschaft und die Öffentlichkeit. Das Angebot soll darüber hinaus ausgeweitet werden.	mittelfristig	In Umsetzung	(K) Amt für Straßenbau und Radfahren	mittel	Mischfinanzierung	Betriebliches Mobilitätskonzept am Landratsamt Böblingen	Optimierung von 390 Radstellanlagen

STRATEGISCHES ZIEL 6.3

Mit dem zielgerichteten Ausbau des ÖPNV und dem Einsatz von umweltfreundlichen, klimaneutralen Mobilitätslösungen soll eine signifikante Reduzierung des MIV (motorisierter Individualverkehr) und damit eine Änderung des Modal Split erreicht werden. Gleichzeitig muss Mobilität für alle bezahlbar bleiben. 2030 steht allen Menschen im Landkreis Böblingen ein bedarfsgerechtes und nachhaltiges Verkehrsnetz mit zahlreichen Mobilitätsangeboten zur Verfügung. So erhöhen sich die Fahrgastzahlen bis 2030 von 150.000

pro Tag im Jahr 2019 auf 200.000 Fahrgäste pro Tag. Es werden zahlreiche barrierefreie und zielgruppenspezifische Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit unterschiedlichen Mobilitätsformen verknüpft – so sind beispielsweise 2030 die Fahrgastzahlen von Rufautolinien um knapp 20% zum Vergleichsjahr 2019 auf 20.000 Fahrgäste pro Jahr angestiegen.

Operatives Ziel 6.3.1

2025 entwickelt der Landkreis den ÖPNV und SPNV durch die regelmäßige Überprüfung der Linienbündel und Liniensteckbriefe, der rechtlichen Rahmenbedingungen und aktueller Entwicklungen bei Mobilitätsformen und Fahrzeugantrieben weiter. Durch die damit

verbundene Fortschreibung des Nahverkehrsplans stellt der Landkreis ein nachhaltiges, nachfrageorientiertes und rechtskonformes Verkehrsangebot sicher. Bis 2025 beträgt der Anteil emissionsarmer und -freier Busse im ÖPNV im Landkreis Böblingen 45%.

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Laufzeit	Status	(K) Koordination (P) Partnerinnen / Partner	Finanzielle Ressourcen	Finanzierung	Bezug zu vorhandenen Konzepten / Plänen	Indikatoren
6.3.1.1	Fortschreibung Nahverkehrsplan	Durch die regelmäßige Überprüfung der Linienbündel und Liniensteckbriefe, der rechtlichen Rahmenbedingungen und aktueller Entwicklungen bei Mobilitätsformen und Fahrzeugantrieben und der damit verbundenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans, wird ein nachhaltiges, nachfrageorientiertes und rechtskonformes Verkehrsangebot sichergestellt. Einheitliche Bedien- und Qualitätsstandards im ÖPNV werden festgestellt.	fortlaufend	In Planung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Träger öffentlicher Belange Verkehrsunternehmen Teilhabebeirat Kommunaler Behindertenbeauftragter	gering	Eigenmittel	Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen	Fortgeschriebener Nahverkehrsplan Überarbeitung Bedienstandards Überarbeitung Qualitätsstandards Überarbeitung Standards für Barrierefreiheit

STRATEGISCHES ZIEL 6.3 Operatives Ziel 6.3.1

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Laufzeit	Status	(K) Koordination (P) Partnerinnen / Partner	Finanzielle Ressourcen	Finanzierung	Bezug zu vorhandenen Konzepten / Plänen	Indikatoren
6.3.1.2	Verbesserung der Qualität im ÖPNV	Der Landkreis setzt sich für eine kontinuierliche Verbesserung der Qualität im ÖPNV ein. Hierfür führt der Landkreis regelmäßig Qualitätskontrollen durch und verhängt - sofern notwendig - Sanktionierung gegenüber den Verkehrsunternehmen. Ergänzend hierzu führt der Landkreis eine jährliche Abfrage über die Aufenthaltsqualität an Bushaltestellen bei den Baulastträgern (i.d.R. Kreiskommunen) durch und informiert den Umwelt- und Verwaltungsausschuss des Kreistags jährlich mit einem Bericht über die Entwicklung der Qualität im Busverkehr. Ziel: Die Qualitätssicherung wirkt sich positiv auf den ÖPNV und die Zufriedenheit der Fahrgäste aus. Hierdurch können Kundinnen und Kunden gehalten und neue gewonnen werden.	fortlaufend	In Umsetzung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Verkehrsverbund Stuttgart Verkehrsunternehmen Kreiskommunen	gering bis mittel	Eigenmittel	Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen	Anzahl kontrollierter Fahrten Anzahl Mängel Fahrt absolut Durchschnittliche Mängel pro Fahrt Anzahl Haltestellen Anzahl Mängel Haltestelle absolut Durchschnittliche Mängel pro Haltestelle
6.3.1.3	Verbesserung der Tarife im ÖPNV	Um den Zugang zum ÖPNV zu vereinfachen, soll das Ticketsortiment verbessert werden. Mit dem JugendticketBW und dem Deutschland-Ticket konnten bereits Meilensteine umgesetzt werden. Das Tarifangebot soll weiter evaluiert und stetig verbessert werden.	fortlaufend	in Umsetzung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Verkehrsverbund Stuttgart Verbundlandkreise	mittel bis hoch	Drittmittel Eigenmittel	Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen	Gestiegene Fahrgastzahlen Nutzende pro Ticket
6.3.1.4	Umsetzung Clean-Vehicle-Richtlinie (CVD)	Der Landkreis Böblingen als Aufgabenträger des ÖPNV stellt sicher, dass die von ihm beauftragten Verkehrsunternehmen - insbesondere im Hinblick auf die gesetzlichen Vorgaben - Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen einsetzen.	langfristig	in Umsetzung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Verkehrsverbund Stuttgart Verbundlandkreise Verkehrsunternehmen ggfs. Kreiskommunen	hoch	Eigenmittel (ggf. Fördermittel, ggf. Drittmittel)	Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen Konzeption zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive im Busverkehr des Landkreises Böblingen (in Erarbeitung)	Anzahl Fahrzeuge mit alternativer Antriebsform absolut Quote emissionsfreie bzw. -arme Fahrzeuge an Gesamtfuhrpark (nur Busse)
6.3.1.5	Potentiale SPNV-Infrastruktur	Um vielversprechende Fahrgastpotenziale des Schienenverkehrs zu realisieren, werden verschiedene Schienenkorridore auf ihre bauliche Machbarkeit und Förderfähigkeit untersucht.	kurzfristig	In Umsetzung und in Planung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH Verkehrsverbund Stuttgart Kreiskommunen Landkreis Calw Land Baden-Württemberg	gering bis mittel	Eigenmittel Fördermittel		Verkehrliche Potenziale Voraussichtlicher Nutzen-Kosten-Indikator (NKI)
6.3.1.6	Angebotsausweitungen für die Fahrgäste im ÖPNV	Neben der grundsätzlichen Weiterentwicklung des ÖPNV wird ab dem 01.01.2024 anhand von fünf Maßnahmen das Verkehrsangebot sukzessive weiterentwickelt (siehe Indikatoren).	kurz- bis mittelfristig	In Planung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Verkehrsverbund Stuttgart Verkehrsunternehmen	hoch	Mischfinanzierung	Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen	15-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit auf den verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Korridoren 30-Minuten-Takt samstags auf den verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Korridoren Umsetzung Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer auch im Regionalzugverkehr Kein Einsatz von Ruftaxen für die Erbringung der Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer und Basisangebot Erhöhung des Basisangebots bei Mindestbedienung

STRATEGISCHES ZIEL 6.3 Operatives Ziel 6.3.1

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Laufzeit	Status	(K) Koordination (P) Partnerinnen / Partner	Finanzielle Ressourcen	Finanzierung	Bezug zu vorhandenen Konzepten / Plänen	Indikatoren
6.3.1.7	Potentielle Güterverkehrs-Infrastruktur	Neben der nachhaltigen Gestaltung des Personenverkehrs rückt die Nachhaltigkeit auch beim Güterverkehr immer mehr in den Vordergrund. Ziel des Landkreises ist es, die Möglichkeiten einer Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene zu verbessern. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen eine Bestandsaufnahme, Bedarfsanalyse und eine Potentialabschätzung durchgeführt werden.	mittelfristig	in Planung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Verband Region Stuttgart Landkreise der Region Kreiskommunen Wirtschaftsunternehmen	mittel	Eigenmittel Drittmittel	Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen	Bestand Bedarfe Verkehrliche Potenziale

Operatives Ziel 6.3.2

2025 werden die verschiedenen Mobilitätsformen im Landkreis durch eine Implementierung in die ÖPNV-Planungen miteinander verknüpft. Die Ergänzung des klassischen Busverkehrs durch On-Demand-Angebote führt insbesondere in Randzeiten und dünn

besiedelten Regionen des Landkreises zu einem attraktiveren und zugänglicheren ÖPNV-Angebot für die Bevölkerung.

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Laufzeit	Status	(K) Koordination (P) Partnerinnen / Partner	Finanzielle Ressourcen	Finanzierung	Bezug zu vorhandenen Konzepten / Plänen	Indikatoren
6.3.2.1	Etablierung eines On-Demand-Angebots	Mit dem Ziel, On-Demand-Verkehre im Landkreis Böblingen als gezielte, bedarfsgerechte Ergänzung des ÖPNV-Angebots zu berücksichtigen, wird zunächst ein Pilotprojekt im Landkreis umgesetzt. Ausgehend von den dort gemachten Erfahrungen, wird mittel- bis langfristig eine sinnvolle Umsetzung im landkreisweiten ÖPNV-Netz angestrebt.	kurzfristig (Pilotprojekt) mittel- bis langfristig (landkreisweite Umsetzung)	In Planung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Verkehrsverbund Stuttgart Kreiskommunen Verkehrsunternehmen	gering (Pilot) mittel bis hoch (landkreisweite Umsetzung)	Eigenmittel Drittmittel	On-Demand-Konzept	Inbetriebnahme des On-Demand-Pilotprojekts Anzahl der On-Demand-Verkehre im Landkreis
6.3.2.2	Förderung von Digitalisierung, Intermodalität und Verkehrsknotenpunkten	Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln erscheint vielen Bürgerinnen und Bürger aus unterschiedlichen Gründen als nicht attraktiv. Zentral sind dabei mangelnde (komfortable) Möglichkeiten zur Überwindung des Weges von und zu den Bushaltestellen und Bahnhöfen sowie Hürden beim Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel. Um diese Hindernisse zu überwinden, sollen Verkehrsknotenpunkte mit einfach zugänglichen, intermodalen Angeboten gefördert und ausgebaut werden. Ziel ist, den Umweltverbund verstärkt zu nutzen, indem an wichtigen Bushaltestellen und an Bahnhöfen weitere Mobilitätsangebote miteinander verknüpft werden und verbessert zusammenspielen (z. B. zeitliche Abstimmung & Mobilitätsbedarf zu Stoßzeiten).	langfristig	in Umsetzung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Verkehrsverbund Stuttgart Kreiskommunen	gering	Eigenmittel (ggf. Drittmittel)	Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen	Anzahl etablierte Verkehrsknotenpunkte mit bedarfsgerechten, gebündelten Angeboten

STRATEGISCHES ZIEL 6.3

Operatives Ziel 6.3.3

Bis 2025 sind 85% der Einwohnerinnen und Einwohner mit einer barrierefreien Haltestelle des ÖPNV (mindestens elf Abfahrten am Tag) in einer Entfernung von max. 0,5 km

(Bus) bzw. 1,0 km (Schiene) Luftliniendistanz angebunden. Der Erfüllungsgrad barrierefreier Bushaltestellen im Landkreis Böblingen beträgt 2025 insgesamt 55%.

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Laufzeit	Status	(K) Koordination (P) Partnerinnen / Partner	Finanzielle Ressourcen	Finanzierung	Bezug zu vorhandenen Konzepten / Plänen	Indikatoren
6.3.3.1	Barrierefreiheit bei Fahrzeugen	Aus dem Personenbeförderungsgesetz ergibt sich die Pflicht zur vollständigen Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV. Der Landkreis trifft die Festlegung der Fahrzeuganforderungen in den Standards der Verbundlandkreise. Diese stellt die Grundlage für die Ausschreibung der Verkehrsleistungen im ÖPNV dar. Über die Vergabe wird sichergestellt, dass nur barrierefreie Fahrzeuge, entsprechend den Vorgaben, zum Einsatz kommen.	fortlaufend	In Umsetzung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Verbundlandkreise Verkehrsverbund Stuttgart Verkehrsunternehmen	hoch	Eigenmittel Drittmittel		Umsetzungsstand Barrierefreiheit Angepasste Fahrzeuganforderungen in Standards der Verbundlandkreise: Grundlage für Ausschreibung Anzahl barrierefreie Busse
6.3.3.2	Barrierefreiheit bei Bushaltestellen	Aus dem Personenbeförderungsgesetz ergibt sich die Pflicht zur vollständigen Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV. Der Landkreis hat von den rechtlichen Möglichkeiten, Ausnahmen im Nahverkehrsplan zu definieren, Gebrauch gemacht. Es wurde für alle Haltestellen die Absicht zum Umbau bis Ende 2022 bzw. 2026, ab 2027 sowie auch Haltestellen ohne Umbauabsicht hinterlegt. Der Umbauzustand sowie die aktualisierte Planung zum Umbau der übrigen Haltestellen werden bei den Kommunen jährlich abgefragt und dem Gremium ein Bericht über den Ausbaustand der Haltestellen vorgelegt.	fortlaufend	In Umsetzung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Kreiskommunen Verkehrsverbund Stuttgart Verbundlandkreise Kommunaler Behindertenbeauftragter	gering (Abfrage und Bericht) mittel – hoch (Ausbau wenige Haltestellen in Baulast des Landkreises)	Fördermittel Drittmittel Eigenmittel	Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen	Anzahl vollständig barrierefreier Haltestellen Ausbaustand Bushaltestellen [% des Umbaus]
6.3.3.3	Fit für Bus und Bahn	Menschen mit Behinderung sind bei der Nutzung des ÖPNV-Angebots mit unterschiedlichen Herausforderungen konfrontiert. Dies führt dazu, dass eine eigenständige Nutzung nicht möglich ist. Das Projekt „Fit für Bus und Bahn“ bietet Menschen mit Behinderung ein spezielles Training, um die eigenständige Mobilität im ÖPNV zu fördern, damit sie sich sicher und barrierefrei im Verkehr bewegen können.	mittelfristig	In Planung	(K) Stabsstelle Nachhaltige Mobilität (P) Lebenshilfen Böblingen und Leonberg Kommunaler Behindertenbeauftragter	mittel	Mischfinanzierung	Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen	ÖPNV-Nutzung: Anzahl Personen mit Behinderung Nutzung Fahrdienste: Anzahl Personen mit Behinderung