
Klimaschutz-Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ für die Stadt Böblingen

Kernmaßnahmen

Im Auftrag der Stadt Böblingen und gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Frank Dünnebeil (ifeu), Frank Kutzner (SVU), Jan Kräck (ifeu), Helmut Bauer (ifeu), Tobias Schönefeld (SVU), Marcus Schumann (SVU)

Heidelberg, 2016



Die Bundesrepublik Deutschland strebt im Rahmen der übergeordneten europäischen Ziele an, die nationalen Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 % und bis 2050 um 80-95 % gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren.

Bis 2014 sind die nationalen energiebedingten Treibhausgasemissionen um insgesamt 25 % gesunken. Dabei wurde in allen Bereichen eine deutliche Emissionsreduzierung erreicht. Ausnahme bildet der Verkehrssektor. Hier sanken die Emissionen innerhalb von 24 Jahren nur um 2 %.

Angesichts eines Anteils von etwa einem Fünftel an den CO₂-Gesamtemissionen ergibt sich damit im Verkehrssektor ein erhöhter Bedarf für zukünftige Emissionsminderungen.

1 Vorbemerkung

Die Stadt Böblingen hat bereits im Jahr 2012 ein Integriertes Klimaschutzkonzept für die stationären Energieverbraucher erstellen lassen und arbeitet aktiv an einer Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen für den effizienteren Umgang mit den Ressourcen Strom und Wärme. Mit dem durch den Gemeinderat veranlassten Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ werden die Klimaschutzaktivitäten in Böblingen damit nun auf den wichtigen Bereich Verkehr ausgeweitet.

Ausgangsbasis für die Entwicklung ortsspezifischer Handlungsstrategien für den Verkehr bildet eine umfassende Analyse der Bestandssituation. Diese ist mittlerweile abgeschlossen. Aus den Stärken, Schwächen und Entwicklungspotenzialen wurden von den Gutachtern verschiedene Handlungsfelder für eine klimafreundliche Mobilität in der Stadt Böblingen abgeleitet. Diese betreffen sowohl den innerstädtischen Binnenverkehr als auch den Stadt-Umland-Verkehr. Weitere wichtige Handlungsfelder sind „Verwaltungs- und Organisationsstrukturen“ sowie „Öffentlichkeitsarbeit und Beratung“ wichtiger Akteure.

Aus der Bestandsanalyse und den daraus identifizierten Handlungsfeldern konnten vielfältige Maßnahmenansätze abgeleitet werden. Diese wurden hinsichtlich ihrer möglichen Wirkungen zur Weiterentwicklung des Böblinger Verkehrssystems und damit verbunden einer klimafreundlichen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens gutachterlich vorbewertet und eine erste Priorisierung ihrer Bedeutung vorgenommen.

In einem Akteursworkshop am 9. Mai 2016 stellten die Gutachter die Bestandsanalyse sowie eine erste Maßnahmenübersicht der Böblinger Stadtverwaltung und weiteren Akteuren aus lokaler Wirtschaft und Zivilgesellschaft sowie Vertretern des Landkreises und der Stadt Sindelfingen vor.

Die Rückmeldungen und Ergebnisse des Workshops flossen in die hier vorliegende Maßnahmenliste ein. Dabei wurden ergänzende Maßnahmenvorschläge aus dem Workshop zu bestehenden Vorschlägen zugeordnet oder als zusätzliche Maßnahmen ergänzt. Darauf aufbauend gliederten die Gutachter die überarbeiteten Maßnahmen in zwei Gruppen unterschiedlicher Priorität.

1. **Kernmaßnahmen:** Diese Maßnahmen stellen den vordringlichen Handlungsbedarf für klimafreundliche Mobilität in Böblingen dar und haben eine hohe Umsetzungspriorität. Sie sollten durch die Stadt Böblingen vorrangig umgesetzt werden. Im weiteren Konzeptverlauf werden diese vertiefend ausgearbeitet.
2. **Ergänzende Maßnahmenoptionen:** Diese Maßnahmen sollten mittel- bis langfristig ebenfalls im Rahmen zukünftiger Planungs- und Verwaltungsentscheidungen für eine Umsetzung vorgesehen werden.

Die vorliegenden **Kernmaßnahmen** dienen nun als Grundlage für die weitere Diskussion. Sie werden sowohl wichtigen Akteuren als auch der Öffentlichkeit vorgestellt.

Rückmeldungen fließen dann in die Erstellung des Gesamtkonzepts ein.

2 Übersicht der Maßnahmen

In der nachfolgenden Tabelle 1 werden die **Kernmaßnahmen** zusammengefasst. Weiterhin ist eine erste Vorbewertung hinsichtlich wichtiger Entscheidungskriterien dokumentiert.

Die Kriterien sind wie folgt differenziert:

CO ₂	Die Bewertung der CO ₂ -Relevanz ist untergliedert in die Kategorien „gering“, „mittel“ und „hoch“. Neben der primären Wirkung auf die CO ₂ -Emissionen wurden dabei auch weitere Aspekte, wie z. B. der Vorbildcharakter einer Maßnahme oder eine Umsetzung als Voraussetzung für andere Maßnahmen in die Vorbewertung einbezogen. Ebenfalls berücksichtigt ist der Anteil der Emissionen der Maßnahmenzielgruppe an den gesamten CO ₂ -Emissionen des Verkehrs in der IST-Situation und die spezifische CO ₂ -Wirksamkeit durch die jeweilige Maßnahme.
Kosten	Hinsichtlich der Kosten für die Umsetzung der Maßnahme erfolgt ebenfalls eine Untergliederung in drei Kategorien (gering < 10.000 €, mittel < 100.000 €, hoch > 100.000 €). Bei Maßnahmen, welche zu dauerhaften Ausgaben führen beziehen sich die Kostenangaben jeweils auf ein Jahr. Diese Maßnahmen sind zusätzlich gekennzeichnet (*).
Wirkungsbreite	Hier wird eingeschätzt in welchem Umfang, eine Maßnahme in die Breite wirkt, z.B. hinsichtlich Zielgruppengröße oder Anzahl Betroffener. Die Vorbewertung erfolgt ebenfalls für die Kategorien gering, mittel und hoch.
Zeitraumen	Der erforderliche Zeitraum für die Umsetzung der Maßnahmen wird im Rahmen der Vorbewertung in die Kategorien kurz- (1 Jahr), mittel- (5 Jahre) und langfristig (> 5 Jahre) bzw. kontinuierliche Umsetzung (kont.) untergliedert.

Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Kriterien (Vorbewertung)			
		CO ₂	Kosten*	Wir- kungs- breite	Zeit- rahmen
Verwaltung und Planung					
V1	Verbindliches Prozessmanagement in Stadt- und Verkehrsplanung	hoch	gering	mittel	kurz
V2	Neue Mitarbeiterstelle zur Planung nachhaltiger Mobilität	hoch	mittel*	mittel	kurz
V3	Regelmäßige Mobilitäts- und Verkehrserhebungen	mittel	mittel*	gering	kont.
V4	Verbindliche Verkehrsauswirkungsprüfungen für städtische Entscheidungen	mittel	gering*	gering	kont.
Beratung und Beteiligung					
B1	Einrichtung eines Mobilitätsforums als ständiges Organ	gering	gering*	hoch	kurz
B2	Beratungsangebote zu betrieblicher Mobilität und Fuhrparkmanagement	mittel	mittel	gering	mittel
B3	Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige und gesunde Mobilität	mittel	mittel*	hoch	mittel
Radverkehr und ÖPNV					
R1	Umsetzungsorientiertes Radverkehrskonzept	hoch	mittel	mittel	mittel
R2	Dauerhaftes, ausreichendes Haushaltsbudget für den Radverkehr	hoch	hoch*	hoch	kont.
Ö1	Stadtbus-Haltestellenprogramm (dynamisches Infosysteme, Barrierefreiheit) mit Überdachungsprogramm	mittel	hoch	hoch	mittel
Stadt- und Wohnqualität					
S1	Modellvorhaben städtebaulich integrierte Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen	mittel	hoch	mittel	mittel
S2	Kontinuierliche Überarbeitung von Querungsmöglichkeiten und Straßenraumaufteilungen im Hauptstraßennetz	hoch	hoch*	mittel	kont.
S3	Implementierung der Klimaschutzaspekte im Masterplan Schlossbergring	hoch	gering	mittel	kurz
S4	Entwicklung eines Parkraumkonzepts	hoch	mittel	hoch	mittel
* Bei Maßnahmen, welche zu dauerhaften Ausgaben führen beziehen sich die Kostenangaben jeweils auf ein Jahr.					

Tabelle 1 Übersicht zu den Kernmaßnahmen

3 Erläuterung der Maßnahmen

V1	Verbindliches Prozessmanagement in Stadt- und Verkehrsplanung
<p>Kurzbeschreibung: Ziel ist die Festlegung einer klaren Organisationsstruktur unter frühzeitiger Einbindung der für Verkehrsfragen verantwortlichen Planer und „Umsetzer“. Dadurch soll sichergestellt werden, dass frühzeitig Belange aller Verkehrsmittel in Planungen berücksichtigt, Umsetzungsprobleme rechtzeitig erkannt werden und auch bei Detailentscheidungen die übergeordnete Planungsstrategie berücksichtigt wird.</p>	
<p>Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr: hoch</p> <p>Städtische Planungen sind zentrale Weichenstellungen dafür, welche Wege erforderlich sind und wie gut diese Wege mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können. Mit dieser Maßnahme soll verstärkt eine frühzeitige und ausgewogene Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsträger bei städtischen Planungsprozessen verbindlich geregelt werden. Sie ist damit eine wichtige Grundlage für die Schaffung langfristig attraktiver Rahmenbedingungen für den Umweltverbund im gesamten Stadtgebiet, um somit die für den Klimaschutz notwendige substanzielle Verlagerung von Kfz-Fahrten zu ermöglichen.</p>	
<p>Zielgruppe(n) der Maßnahme:</p> <p>Alle direkt und indirekt mit städtebaulichen und verkehrlichen Planungsprozessen sowie der (baulichen) Umsetzung befassten Ämter und Abteilungen in der Stadtverwaltung.</p>	
<p>Umsetzungshorizont: kurzfristig</p>	

V2	Neue Mitarbeiterstelle zur Planung nachhaltiger Mobilität
<p>Kurzbeschreibung: Ziel ist es, zusätzliche Planungskapazitäten für den Radverkehr in der Verwaltung zu schaffen. Es existieren bereits Ansprechpartner für den Radverkehr, diese haben jedoch kein Zeitbudget für Planungsaufgaben. Die neue Stelle soll gleichzeitig auch Schnitt- und Koordinierungsstelle für die Umsetzung von Maßnahmen im Umweltverbund sein.</p>	
<p>Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr: hoch</p> <p>Für die angemessene Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität in der allgemeinen Verkehrsplanung sowie für ein gezieltes Vorantreiben der Planungen für einen attraktiven Umweltverbund sind entsprechendes Fachwissen und ausreichende Personalkapazitäten in der Verwaltung erforderlich.</p>	
<p>Zielgruppe(n) der Maßnahme:</p> <p>Stadt- und Verkehrsplanungsbereich innerhalb der Stadtverwaltung.</p>	
<p>Zeithorizont Umsetzung: kurzfristig</p>	

V3	Regelmäßige Mobilitäts- und Verkehrserhebungen
<p>Kurzbeschreibung: Ziel ist die Schaffung von regelmäßig aktualisierten Datengrundlagen für planerische und konzeptionelle Entscheidungen. Als Einzelerhebungen werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - regelmäßige Modal-Split-Erhebungen (Einschätzung Ist-Situation, Vergleichsmöglichkeit mit anderen Städten, Beobachtung von Entwicklungen bzw. Zeitreihen). - kontinuierliche Auswertung der LSA-Schleifendaten (Zeitreihen zur Verkehrsentwicklung, Wirkungskontrolle realisierter Maßnahmen, zeitliche Schwankungen). - innerstädtische Verkehrsbefragungen (Erhebung der tatsächlichen Verkehrsströme, Ableitung von Verlagerungs- und Verkehrsvermeidungspotenzialen). - regelmäßige Aktualisierung der Verkehrsmodellierung mit stadteigenem Zugriff aufs Verkehrsmodell. 	
<p>Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr: mittel</p> <p>Durch die regelmäßige Erhebung und Auswertung von Mobilitäts- und Verkehrsdaten können die Entwicklungen des Verkehrsgeschehens sowie die Effekte von Maßnahmen besser überprüft werden. Es werden nachvollziehbare Entscheidungsgrundlagen geschaffen. So bilden beispielsweise die Modal-Split-Erhebungen eine wesentliche Grundlage für die Vorgabe konkreter und kontrollierbarer politischer Vorgaben und Ziele für die Veränderung der Nutzungsanteile zu Gunsten des Umweltverbundes. Die bereits erreichten Erfolge bei der Veränderung des Modal-Split können dokumentiert bzw. weitere Maßnahmen angestoßen werden.</p>	
<p>Zielgruppe(n) der Maßnahme: Verkehrsplanungsbereich innerhalb der Stadtverwaltung.</p>	
<p>Zeithorizont Umsetzung: kontinuierlich</p>	

V4	Verbindliche Verkehrsauswirkungsprüfungen für städtische Entscheidungen
<p>Kurzbeschreibung: Ziel ist die Entwicklung konkreter Kriterien, die bei städtischen Entscheidungen (z.B. bei Planungen, Nutzungsänderungen aber auch der Wirtschaftsförderung oder anderen Handlungsfeldern) zur Prüfung einer unter Verkehrsaspekten nachhaltigen und klimaschonenden Stadtentwicklung dienen sollen.</p> <p>Die Prüfung verkehrlicher Auswirkungen betrifft vorrangig Veränderungen des Verkehrsaufkommens oder von Wegelängen im Kfz-Verkehr (ob und wo werden Verkehre in- oder reduziert?). Ebenso kann eine Prüfung der durch Entscheidungen veränderten Rahmenbedingungen für Fuß- und Radverkehr bzw. den ÖPNV (z.B. Erreichbarkeit) erforderlich sein.</p>	
<p>Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr: mittel</p> <p>Die Rahmenbedingungen für klimafreundliche Mobilität werden durch viele städtische Einzelentscheidungen beeinflusst. Durch die frühzeitige Analyse der zu erwartenden Effekte können kontraproduktive Entwicklungen im Vorfeld erkannt und gegengesteuert werden. Verkehrsinduzierende Wirkungen können damit vermieden oder vermindert werden. Die Gleichberechtigung der Verkehrsarten sowie die Förderung des Umweltverbundes kann als wesentlicher Bestandteil aller städtischen Entscheidungsprozesse verankert und berücksichtigt werden.</p>	
<p>Zielgruppe(n) der Maßnahme: alle Angehörige der Stadtverwaltung, welche Veränderungen städtischer Strukturen durch ihr Entscheidungshandeln beeinflussen können.</p>	
<p>Zeithorizont Umsetzung: kontinuierlich</p>	

B1	Einrichtung eines Mobilitätsforums als ständiges Organ
Kurzbeschreibung:	
Das angestrebte Mobilitätsforum dient zur Verstetigung der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie zum inhaltlichen und fachlichen Austausch zwischen Bürgern, Verwaltung, Politik und Verbänden zu Strategiefragen, zur Problemdiskussion und zur Umsetzungsbegleitung wichtiger Projekte. Ziel ist zum einen ein jährliches extern moderiertes Forum über alle Verkehrsthemen der Stadt mit allen Akteuren. Dieses dient vor allem einer Institutionalisierung und Verstetigung der Beteiligung der Öffentlichkeit. Zum anderen dient das Mobilitätsforum als Dach für themen- bzw. projektspezifische Austauschformate zwischen der Verwaltung und den Verbänden, z.B. in der AG Radverkehr.	
Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr:	
	gering
Auch wenn die unmittelbare CO ₂ -Minderungswirkung des Mobilitätsforums gering ist, wird durch dieses ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des Diskussions- und Mobilitätsklimas zu Gunsten des Umweltverbundes geleistet. Daraus ergeben sich langfristig Sekundäreffekte im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität.	
Zielgruppe(n) der Maßnahme: Bürger, Verbände, Politik	
Zeithorizont Umsetzung:	
	kurzfristig

B2	Beratungsangebote für Unternehmen zu Betrieblicher Mobilität und Fuhrparkmanagement
Kurzbeschreibung:	
Ziel ist die Bereitstellung von Informationen zur Gestaltung betrieblicher Mobilität bis hin zur direkten Unterstützung von Unternehmen bei der Erstellung standortspezifischer Mobilitätskonzepte als städtische Beratungsdienstleistung. Aus den standortspezifischen Konzepten können sich weitere Hinweise zur Gestaltung des Rad-/ Fußweg- bzw. des ÖPNV-Liniennetzes ergeben, die in die städtische Planung einfließen. Mögliche Ansatzpunkte sind u. a.:	
<ul style="list-style-type: none"> - Fuhrparkmanagement, alternative Antriebe (auch für Lieferwagen und Lkw). - (E-) Carsharing-Nutzung. - personengebundenes Radverleihsystem für Einpendler für die „letzte Meile“ von S-Bahn-Halt zum Arbeitsplatz. 	
Einen ersten Realisierungsbaustein sollte hierbei die Etablierung eines Betrieblichen Mobilitäts- und Fuhrparkmanagements für die Böblinger Stadtverwaltung (V4) bilden. Sie kann damit als Vorbild für Betriebe dienen und eine Vorreiterrolle einnehmen.	
Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr:	
	mittel
Das betriebliche Mobilitätsmanagement kann auf verschiedenen Ebenen zu einer klimafreundlichen Mobilität in der Stadt Böblingen beitragen. Am wichtigsten sind dabei die Effekte hinsichtlich einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr auf den Umweltverbund sowie die Förderung alternativer Antriebe (insb. E-Mobilität). Die Effekte begrenzen sich hierbei nicht nur auf den städtischen Binnenverkehr, sondern wirken insbesondere auch auf den Stadt-Umland-Verkehr.	
Zielgruppe(n) der Maßnahme: Stadtverwaltung sowie Unternehmen	
Zeithorizont Umsetzung:	
	mittelfristig

B3	Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige und gesunde Mobilität
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Ziel ist eine Unterstützung der Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr durch kontinuierliche und gezielte Öffentlichkeitsarbeit sowie durch themenbezogene Aktionen und Kampagnen (z. B. Teilnahme am Stadtradeln, Bürgermeister auf dem Fahrrad etc.). Hierbei werden neben den gesellschaftlichen Vorteilen auch die individuellen Vorteile (z. B. Gesundheitsaspekte) beleuchtet. Ausgangspunkt bilden bereits bestehenden Kampagnen, wie beispielsweise „Entspannt mobil“. Neben Informationen zu aktuelle Maßnahmen bzw. innovativen Techniken (bspw. moovel) etc. sollten auch weitere Aspekte, wie beispielsweise die Mobilitätsbildung, mit in die Öffentlichkeitsarbeit eingebunden werden.¹</p>	
<p>Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr: mittel</p> <p>Die gezielte Öffentlichkeitsarbeit dient vor allem einer Stärkung des Bewusstseins für den Klimaschutz in der gesamten Bevölkerung. Handlungsnotwendigkeiten und -möglichkeiten jedes Einzelnen („Awareness“) werden plakativ verbreitet. Parallel wird der Bekanntheitsgrad der Mobilitätsangebote im Umweltverbund erhöht und die Vorbildrolle der Stadtverwaltung dokumentiert. Insgesamt unterstützt die Maßnahme damit eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens- und dient zur Schaffung einer klimafreundlichen Mobilitätskultur.</p>	
<p>Zielgruppe(n) der Maßnahme: Bürger, Einpendler, Besucher</p>	
<p>Zeithorizont Umsetzung mittelfristig</p>	

R1	Umsetzungsorientiertes Radverkehrskonzept
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Ziel ist die Planung durchgehender sicherer Radverbindungen im Stadtgebiet und die Verknüpfung zu benachbarten Netzen als Basis für den Ausbau eines attraktiven Radverkehrsnetzes in Böblingen. Hierbei kann auf dem Routenkonzept des Verkehrsentwicklungsplanes und auf Analysen und Vorarbeiten der RiBB aufgebaut werden. Diese werden im Rahmen des Radverkehrskonzepts zusammengefasst und systematisiert.</p> <p>Vorgesehen ist die Definition eines Startnetzes (kurzfristige Realisierung, insb. Schließung von Netzlücken, Abbau von Konflikten im Hauptstraßennetz) und eines Zielnetzes mit konkreten Qualitätsanforderungen für die langfristige Entwicklung des Radverkehrsangebotes. Parallel ist eine schlüssige Wegweisung (Binnenwege, Stadt-Umland-Verkehre) zu konzipieren. Enthalten sind im Konzept Umsetzungsprioritäten samt Zeitplan.</p> <p>Wichtig ist ein Gemeinderatsbeschluss für eine mittel- bis langfristige Umsetzung des Konzepts, um damit den Stellenwert des Radverkehrs nach außen sichtbar zu machen.</p> <p>Gleichzeitig kann mit dem Radverkehrskonzept ein Prozess in Richtung einer Kultur des Radfahrens angeregt werden. Dazu wird eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung bereits während der Erarbeitung empfohlen (→ Verknüpfung zu B1).</p>	
<p>Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr: hoch</p> <p>Beim Radverkehr bestehen in Böblingen noch deutliche Nutzerpotenziale. Das Radverkehrskonzept zeigt gezielte Maßnahmen zur Schaffung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur in Böblingen auf.</p>	
<p>Zielgruppe(n) der Maßnahme: Stadtverwaltung, Politik</p>	
<p>Zeithorizont Umsetzung: mittelfristig</p>	

¹ Weitere Aspekte werden in einem gesonderten Kapitel „Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation“ im Gesamtkonzept vertiefend dargestellt.

R2	Dauerhaftes, ausreichendes Haushaltsbudget für den Radverkehr
Kurzbeschreibung:	
<p>Als Grundlage für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Böblingen, insb. die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, ist eine Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel notwendig. Daher sollte ein ausreichend Budget für den Radverkehr dauerhaft im kommunalen Haushalt verankert werden. Orientierung zur Höhe des jährlichen Finanzbedarfs für Bau und Unterhaltung der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur gibt der vom Bundesverkehrsministerium entwickelte Nationale Radverkehrsplan 2020 mit einer Spannweite zwischen 8 und 19 Euro pro Einwohner und Jahr.</p>	
Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr:	
	hoch
<p>Erst die finanzielle Untersetzung des Radverkehrskonzeptes sichert eine konsequente und zeitnahe Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sowie ein Abrufen der damit verbundenen CO₂-Minderungspotenziale.</p>	
Zielgruppe(n) der Maßnahme: Stadtverwaltung, Politik	
Zeithorizont Umsetzung:	
	kontinuierlich

Ö1	Stadtbus-Haltestellenprogramm
Kurzbeschreibung:	
<p>Ziel ist der weitere Ausbau barrierefreier Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV durch folgende Einzelmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dynamische Abfahrtsanzeigen an zentralen Stadtbushaltestellen insbesondere in der Innenstadt (z.B. Elbenplatz) sowie an den S-Bahnhöfen (niederschwellige Informationsangebote). - weiterer barrierefreier Haltestellenausbau vor allem an zentralen innerstädtischen Haltestellen (Verbesserung der Zu- und Abgangsmöglichkeiten vor allem für Ältere sowie Mobilitätseingeschränkte) - Erhöhung des Haltestellenkomforts (Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz) - weitere Handlungsebenen beim Betrieb (z. B. Corporate Design, Qualitätsanforderungen an eingesetzte Fahrzeuge) → Aufgabenbereich des Kreises 	
Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr:	
	mittel
<p>Die Maßnahme bildet einen ergänzenden Teilbaustein zur Schaffung attraktiver und niederschwelliger Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV sowie zur Erhöhung der Attraktivität des Stadtbussystems in Böblingen. Sie trägt damit zur Stärkung des Umweltverbundes unter besonderer Berücksichtigung der demographischen Entwicklungen im Sinne klimafreundlicher Mobilitätsangebote für alle Bevölkerungsgruppen bei.</p>	
Zielgruppe(n) der Maßnahme: Fahrgäste im Stadt- und Regionalverkehr	
Zeithorizont Umsetzung:	
	mittelfristig

S1	Modellvorhaben städtebaulich integrierte Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen
Kurzbeschreibung:	
<p>Als Modellbereich zur städtebaulich integrierten Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen wird der Straßenzug Parkstr. – Tübinger Str. vorgeschlagen. Mit dem Neubau der B 464 ist eine leistungsfähige Alternative für den Kfz-Verkehr entstanden. Eine Verkehrsentslastung des innerstädtischen Straßenzuges ist bereits erfolgt. Es bestehen jedoch verschiedene Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern durch zu breite Kfz-Fahrbahflächen, fehlende kleinräumige Querungsmöglichkeiten, keine bzw. nicht zeitgemäße Radverkehrsanlagen etc. Im Rahmen des Modellvorhabens könnten eine integrierte Gestaltung sowie eine Neuaufteilung des Straßenraumes konzipiert und umgesetzt werden.</p> <p>Die Erfahrungen sowie Ergebnisse einer Evaluation können als Grundlage für den Maßnahmenkomplex „Kontinuierliche Überarbeitung von Querungsmöglichkeiten und Straßenaufteilungen im Hauptstraßennetz“ (siehe S3) dienen.</p>	
Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr:	
	mittel
<p>Durch die Neuaufteilung des Straßenraums wird das Angebot für Fuß- und Radverkehr verbessert, eine wichtige Nord-Süd-Verbindungsachse kann für das Radverkehrsnetz erschlossen werden. Auch die Aufenthalts- und Wohnqualität entlang des Straßenzuges wird erhöht. Gleichzeitig bleibt die nach Verkehrsentslastung durch das Tangentensystem (B 464) weiterhin erforderliche Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr erhalten.</p> <p>Die Maßnahme leistet damit straßenraumbezogen wie auch gesamtstädtisch einen wichtigen Teilbaustein zur Verbesserung der Angebote für Fuß- und Radverkehr und damit zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes.</p>	
Zielgruppe(n) der Maßnahme:	
Alle Verkehrsteilnehmer im Zusammenhang zum gesamtstädtischen Verkehr.	
Zeithorizont Umsetzung:	
	mittelfristig

S2	Kontinuierliche Überarbeitung von Querungsmöglichkeiten und Straßenaufteilungen im Hauptstraßennetz
Kurzbeschreibung:	
<p>Maßgebende Zielstellungen ergeben sich auch hier aus der Notwendigkeit zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Leitziel ist eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer bei der Straßenaufteilung zu erreichen. Die Verkehrssicherheit soll erhöht und Trennwirkungen abgebaut werden. Insgesamt geht es um eine stadtverträgliche Gestaltung des Hauptverkehrsstraßennetzes mit Gewährleistung der Abwicklung des erforderlichen Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Verbesserung der Nutzbarkeit für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Die Maßnahme ist auch in Verknüpfung zu den geplanten Verkehrsnetzergänzungen (Ausbau A 81, Nordspange) zu sehen, mit denen eine Kfz-Verkehrsentslastung im innerstädtischen Hauptstraßennetz angestrebt wird und infolgedessen Freiräume zur Neuaufteilung des Straßenraums entlang zentraler Verbindungsachsen entstehen.</p>	
Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr:	
	hoch
<p>Die Maßnahme schafft Freiräume zur straßenraumbezogenen Verbesserung der Angebote für Fuß- und Radverkehr und zur Schaffung gesamtstädtischer attraktiver Radverkehrsachsen. Damit wird der Umweltverbund gestärkt und Kfz-Fahrten können reduziert werden.</p>	
Zielgruppe(n) der Maßnahme:	
Fuß- und Radfahrer sowohl straßenraumbezogen als auch gesamtstädtisch.	
Zeithorizont Umsetzung:	
	kontinuierlich

S3	Implementierung der Klimaschutzaspekte im Masterplan Schlossbergring
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Die Stadtqualität in der zentralen Altstadt wird durch die hohen Verkehrsaufkommen im Zuge des Einbahnringes Poststraße / Stadtgrabenstraße deutlich eingeschränkt. Es bestehen komplexe Rahmenbedingungen, die es konzeptionell zu lösen gilt. Daher wird aktuell ein Masterplan Schlossbergring seitens der Stadt Böblingen erarbeitet.</p> <p>Im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität sollten in den Erarbeitungsprozess des Masterplanes z.B. folgende Aspekte implementiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alternative Kfz-Verkehrsführung im Stadtzentrum (Bündelung im Hauptstraßennetz) zur Vermeidung und Verlagerung lokaler Durchgangsverkehre am Schlossbergring. - Erreichbarkeit der Parkhäuser für den Pkw-Verkehr ohne Behinderung/Einschränkung der Altstadterreichbarkeit durch Fuß- und Radverkehr. - Erschließung der zentralen Altstadt durch den Stadtbus sichern - Verbesserung der Querungsbedingungen am Elbenplatz. - bessere Vernetzung zwischen Altstadt und dem angrenzenden Stadtgarten (Abbau von Trennwirkungen und Barrieren). <p>Ergänzende planerische Informationen könnten hierbei im Rahmen einer innerstädtischen Verkehrsbefragung gewonnen werden.</p>	
<p>Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr: hoch</p> <p>Die zentrale Innenstadt hat sowohl als Ziel als auch als Verknüpfungspunkt eine wesentliche Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr. Ein hohes Qualitätsniveau für den nichtmotorisierten Verkehr in den zentralen Bereichen wirkt daher auch gesamtstädtisch und beeinflusst Mobilitätsentscheidungen in einem hohen Maß. Allerdings können innenstadtbezogene Maßnahmen auch negative gesamtstädtische Folgen haben, beispielsweise dann, wenn eine geänderte Verkehrsführung Umwegverkehre oder räumliche Verlagerungen in andere sensible Bereiche bewirkt.</p> <p>Neben den innerstädtischen Verkehren wird auch der Stadt-Umland-Verkehr beeinflusst. Durch eine höhere Aufenthaltsqualität wird die Böblinger Innenstadt gegenüber anderen Zentren in der Region gestärkt. Das eigene Stadtzentrum wird für die Böblinger attraktiver und ist auf kurzen Wegen sowie durch die attraktiven Stadtbusangebote gut mit dem Umweltverbund erreichbar.</p>	
<p>Zielgruppe(n) der Maßnahme: Besucher der Innenstadt</p>	
<p>Zeithorizont Umsetzung: kurzfristig</p>	

S4	Entwicklung eines Parkraumkonzepts
Kurzbeschreibung:	
<p>Ziel ist eine aktuelle Erhebung der bestehenden Parkraumsituation und -nachfrage im gesamten Stadtgebiet Böblingens. Im Rahmen der Untersuchungen sollten auf Grundlage von Auslastungserhebungen zu unterschiedlichen Tageszeiten bestehende Stärken, Schwächen und Potenziale für die verschiedenen Nutzergruppen (Kunden, Anwohner, Pendler etc.) aufgezeigt werden. Gleichzeitig werden mit der Parkraumerhebung die notwendigen Grundlagen für eine sachliche Diskussion zum zukünftigen Umgang mit den bestehenden Parkregelungen geliefert.</p> <p>Im anschließenden konzeptionellen Teil sind Lösungsvorschläge zur Optimierung des Parkierungssystems zu erarbeiten. Hierbei sollten auch die Aspekte einer klimafreundlichen Mobilität einen wichtigen Schwerpunkt bilden. Wesentliche zu diskutierende Aspekte bilden dabei auch das gebührenfreie Kurzzeitparken in den Tiefgaragen / Parkhäusern, der Brezeltarif, sowie die Möglichkeit mit einem einmal erworbenen Parkschein alle gebührenpflichtigen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nutzen zu können.</p>	
Wirkung auf CO₂-Emissionen aus dem Verkehr:	hoch
<p>Der ruhende Verkehr bildet eine wesentliche Steuerungsgröße für den fließenden Verkehr. Mobilitätsentscheidungen werden durch das Parkraumangebot und die Nutzungsbedingungen maßgeblich beeinflusst. Veränderungen beim Parken wirken sich somit direkt auf die Kfz-Verkehrsnachfrage aus. Vor allem für kurze innerstädtische Binnenverkehre sind Verlagerungseffekte zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie ÖPNV möglich. Allerdings ist ein ausgewogenes System zu gewährleisten, welches die Funktionen der Böblinger Innenstadt für die Region angemessen berücksichtigt und den tatsächlichen Bedarf an Parkmöglichkeiten für Anwohner wie auch Auswärtige im gesamten Stadtgebiet einbezieht.</p>	
Zielgruppe(n) der Maßnahme: Pendler-, Kunden-, Besucher- und Anwohnerverkehr	
Zeithorizont Umsetzung:	mittelfristig

4 Weiteres Vorgehen

Die hier dargestellten Kernmaßnahmen bilden einen Grundentwurf des Gesamt-Maßnahmenkonzeptes für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems und des Mobilitätsverhaltens in der Stadt Böblingen im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität.

Ein umfassender, langfristiger Maßnahmenkatalog wird im Endbericht enthalten sein. Ein eigenes Kapitel nimmt dabei die Öffentlichkeitsarbeit („Kommunikation“) ein.

Verbände, Akteure sowie Bürgerinnen und Bürger sind jetzt eingeladen, Rückmeldungen zu geben. Die Gutachter werden diese aufgreifen und in das Gesamtkonzept einfließen lassen, soweit diese aus ihrer Sicht sinnvoll und angemessen sind.