

Aktenzeichen:

23.03.2021

DRUCKSACHEN NR. 21/096

Beratungsfolge

Ortschaftsrat	06.07.2021	Vorberatung öffentlich
Ausschuss für Technik, Umwelt und Straßenverkehr	07.07.2021	Vorberatung öffentlich
Gemeinderat	21.07.2021	Beschlussfassung öffentlich

Betreff

Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt "Mobilität in Städten - SrV 2018" und Mobilitätszielsetzungen

Anlage/n

Anlage 1: Auswertungen zu "Mobilität in Städten - SrV 2018"
Anlage 2: Mobilitätszielsetzungen 2030

Beschlussvorschlag

1. Die Auswertungen aus dem Forschungsprojekt werden zur Kenntnis genommen
2. Die neuen Mobilitätszielsetzungen (Kapitel 3 IV) für das Jahr 2030 werden beschlossen
3. Einer erneuten Teilnahme am Forschungsprojekt SrV 2023 wird zugestimmt

Ziel der Vorlage

Mit den Ergebnissen aus dem Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ liegen der Stadt Böblingen erstmals Werte zum Mobilitätsverhalten der Bürgerschaft, insbesondere der Modal Split, vor. Mittels dieser Werte sollen prüfbare Zielsetzungen für das Mobilitätsgeschehen im Jahr 2030 gesetzt werden.

Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten: (alle Beträge in EURO)

A. Finanzhaushalt / Ein- bzw. Auszahlungen aus Investitionstätigkeit

I. Anschaffungs- / Herstellungskosten:	
1. Baukosten:	
2. Grundstück:	
3. Bewegliche Anlagegüter:	
4. Weiteres:	
Summe:	
II. abzüglich Zuschüsse / Ersätze Dritter:	
III. zu finanzierender Betrag:	
Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt: ja / nein	

B. Ergebnishaushalt:

	einmalig	Laufend
I. Aufwand / Kosten:		
1. Personalaufwand:		
2. Aufwand f. Sach- u. Dienstleist.:	50.000	
3. Abschreibung:		
4. <i>nachrichtlich</i> : Kalkulatorische Verzinsung:		
Gesamtaufwand:	50.000	
II. Erträge / Erlöse:	0	
III. Überschuss / Zuschussbedarf:	50.000	

C. Mittelbereitstellung:

Haushaltsplan/Wirtschaftsplan/ mittelfristige Finanzplanung	Mittelbedarf	Planansatz	über-/ außer planmäßig	Bemerkung
Teilhaushalt: THH_66 Produktgruppe: 5610 42711000, PJ660001				
2022 bis 2024:	50.000	0		Kostenschätzung, siehe Erklärung im Text. Mittel werden in den Haushaltsplänen 2022-2024 berücksichtigt.

Sachdarstellung und Begründung

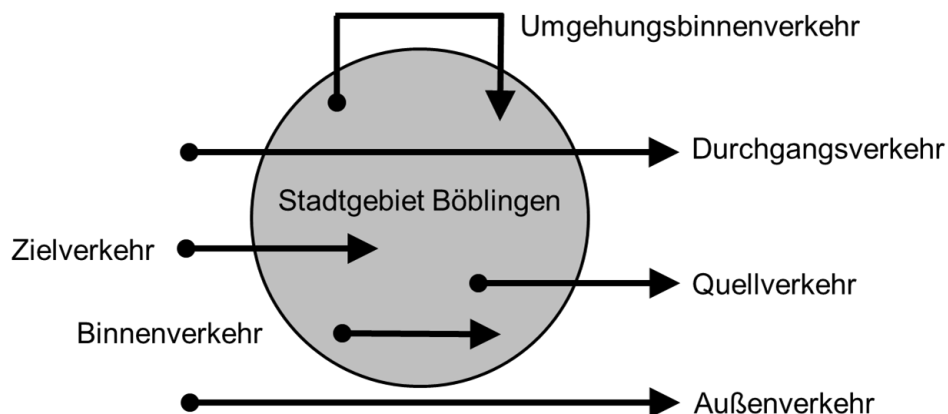
1. Ausgangslage

Die Stadt Böblingen hat im Jahr 2018 an der deutschlandweiten Verkehrsbefragung der Technischen Universität Dresden „SrV 2018“ teilgenommen. SrV steht für System repräsentativer Verkehrsbefragungen.

Als ein Bestandteil des „Klimaschutz-Teilkonzepts – Klimafreundliche Mobilität für die Stadt Böblingen“ (im Weiteren: Klimaschutz-Teilkonzept) wurde u.a. die Maßnahme „V2 Regelmäßige Mobilitäts- und Verkehrserhebungen“ beschlossen (DS 17/022). Die Verkehrserhebung „SrV 2018“ bietet die Grundlage für weitere Erhebungen. Außerdem sollen die SrV Ergebnisse als Grundlage für Mobilitätszielsetzungen der Stadt Böblingen dienen, welche in den Generalverkehrsplan einfließen.

SrV ist eine Zeitreihenuntersuchung zum Thema Mobilität, welche seit 1972 ca. alle 5 Jahre durchgeführt wird. Dabei werden alle Personen eines Haushalts zu ihrem Mobilitätsverhalten an einem Stichtag befragt. Außerdem werden Haushalts- und Personenstrukturdaten erhoben. Die Erhebung fand in Böblingen im Zeitraum Februar 2018 bis Januar 2019 statt. Insgesamt wurden 1011 Personen befragt, was einer repräsentativen Stichprobe für die Einwohnerzahl der Stadt Böblingen entspricht.

Befragt wurden ausschließlich Personen mit Haupt- oder Zweitwohnsitz in Böblingen. Das heißt, dass Besucher, Einpendler oder Durchgangsverkehr nicht erhoben wurden. Durchgangsverkehr sind Wege, die sowohl ihren Startort als auch das Ziel außerhalb von Böblingen haben, aber durch das Stadtgebiet führen.



Die Verkehrserhebung bildet somit den Verkehr ab, welcher durch die Böblinger Bürgerschaft erzeugt wird, nicht jedoch den gesamten Verkehr im Stadtgebiet.

Die TU Dresden wertet die Befragungsdaten nicht nur für jede Kommune einzeln aus, sondern gruppiert die Kommunen auch in vergleichbare Untersuchungsräume. Dabei spielt die Einwohnerzahl und die Topographie eine Rolle. Die Stadt Böblingen wurde in diesem Zusammenhang als „Mittelzentrum – hügelig“ eingruppiert. In der Verkehrserhebung wurden 14 weitere Kommunen in diese Kategorie eingruppiert:

- In Baden-Württemberg: Ettlingen, Böblingen, Sindelfingen (2019)
- In Hessen: Baunatal, Hofheim am Taunus
- In Niedersachsen: Georgsmarienhütte
- In Nordrheinwestfalen: Ratingen
- In Sachsen: Bautzen, Dippoldiswalde, Freital/Tharandt, Kamenz, Meißen, Pirna, Radeberg, Grimma
- In Thüringen: Eisenach

Der Städtevergleich ermöglicht es, die Ergebnisse zu bewerten und auf die örtlichen Gegebenheiten zu beziehen.

2. Ergebnisse

Zum besseren Verständnis der Ergebnisse sind vorab Begriffserklärungen erforderlich.

Modal Split

Das wichtigste Ergebnis der Verkehrserhebung ist der Modal Split – die Verkehrsmittelwahl, das heißt die prozentuale Darstellung wie viele Wege mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Der Modal Split ist unter anderem abhängig von der wirtschaftlichen Situation einer Region und dem Verkehrsangebot für die einzelnen Verkehrsarten.

Was ist ein Weg im Sinne der SrV Erhebung?

Ein Weg ist eine Ortsveränderung, deren Quelle (Startort) und/oder Ziel außerhalb des eigenen Grundstückes liegt. Außerdem ist ein Weg durch genau einen Zweck definiert (z. B. zur Arbeit, zum Einkauf, nach Hause). Ein Sonderfall bei der Erhebung sind Rundwege (z. B. Spaziergänge), bei denen Quelle und Ziel identisch sind. Diese werden als zwei getrennte Wege im Sinne von Hin- und Rückweg erfasst.

Auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel genutzt werden. Für den Modal Split ist dann das sogenannte Hauptverkehrsmittel relevant. Dieses geht aus einer Hierarchie hervor, welche die Verkehrsmittel nach ihrer entfernungsbezogenen Leistungsfähigkeit sortiert (bspw. Zug – Pkw – Fahrrad – zu Fuß).

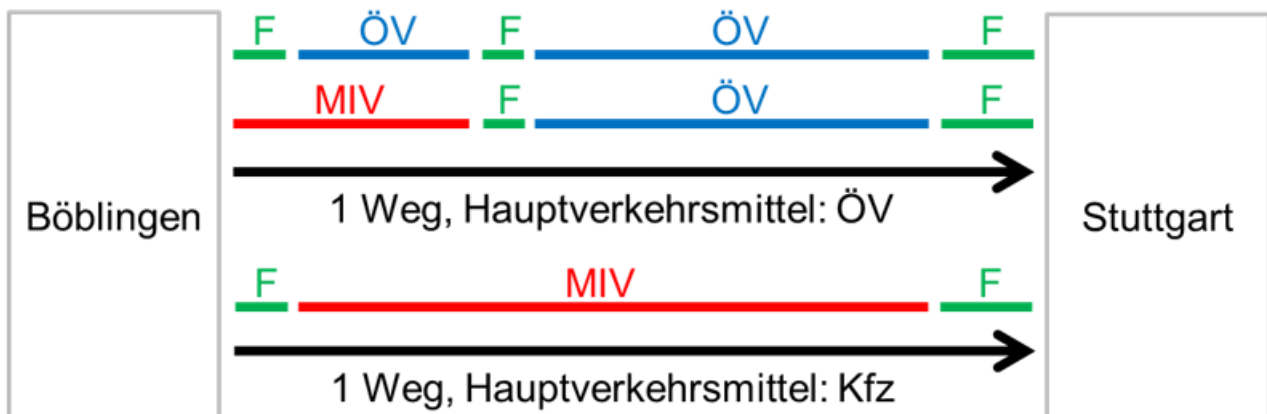


Abbildung: Beispiel für Wege und die erfassten Hauptverkehrsmittel

Durch die Bestimmung eines Hauptverkehrsmittels ist die Bedeutung von Radverkehr und Zufußgehen in den resultierenden Statistiken nicht zu erkennen. Diese Verkehrsmittel dienen oft als Zubringer zum öffentlichen Personennahverkehr (kurz: ÖPNV) oder für die sogenannte letzte Meile. 26% aller Wege der Böblinger Bürgerschaft sind reine Fußwege. In weiteren 24% der Wege sind anteilig Fußwege enthalten.

Der Modal Split der Böblinger Bürgerschaft ist in Anlage 1 in verschiedenen Auswertungen dargestellt.

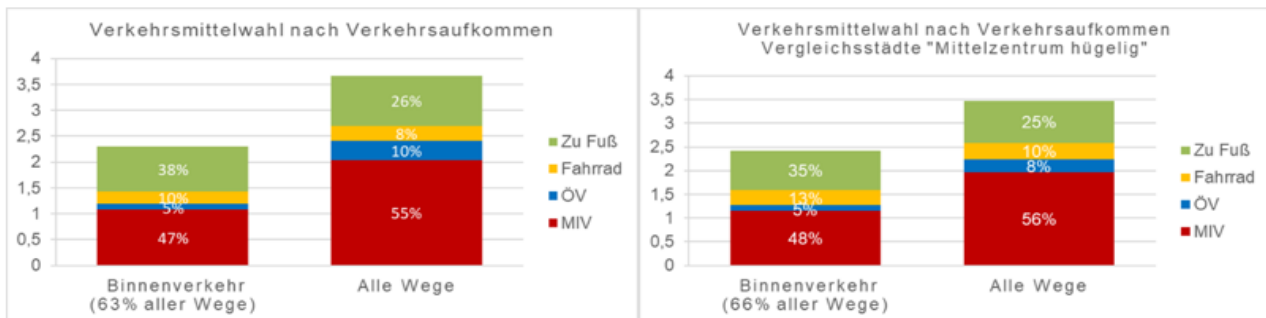
Zusätzlich zum klassischen Modal Split über alle Wege pro Tag wird in der Abbildung 1 auch die Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr dargestellt. Das sind Wege die innerhalb der Stadt Böblingen stattfinden. In Abbildung 3 ist der Modal Split in Entfernungsklassen unterteilt. Die Abbildung 7 zeigt den Modal Split abhängig vom Zweck des Weges.

Ergebnis: Der motorisierte Individualverkehr (MIV) überwiegt sowohl bei Wegen innerhalb des Stadtgebiets als auch bei allen Wegen mit einer Distanz > 1 km. Im Binnenverkehr ist ein hoher Fußverkehrsanteil zu beobachten. Dieser bestätigt, dass Stadtstruktur und Größe von Böblingen gut geeignet sind, um zu Fuß zu gehen. Gleichzeitig bedeutet ein hoher Anteil an Fußwegen im Modal Split nicht, dass die Gehwege in Böblingen im ganzen Stadtgebiet von guter Qualität sind.

Viele Menschen, vor allem Kinder und Senior/-innen sind auf das Z Fußgehen als Verkehrsmittel angewiesen. Barrieren im Straßenraum sind für diese umso problematischer.

In Abbildung 2 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** ist der Modal Split der Nachbarstadt Sindelfingen und aller Vergleichsstädte „Mittelzentrum – hügelig“ abgebildet. Die Werte für die einzelnen Hauptverkehrsmittel unterscheiden sich im Vergleich zu allen Vergleichsstädten zum Böblinger Modal Split kaum. Die Sindelfinger Bürgerschaft hat dagegen einen niedrigeren MIV-Anteil zugunsten des Radverkehrs.

Ergebnis: Entgegen der subjektiven Einschätzung ist der hohe MIV-Anteil in Böblingen demnach nicht (allein) der Automobilindustrie in der Region Stuttgart geschuldet.



Modal Split Stadt Böblingen

Modal Split aller Vergleichsstädte

Neben der Verkehrsmittelwahl wurden beim Forschungsprojekt SrV 2018 auch Haushalts- und Personenstrukturdaten erhoben. Dazu gehört auch die Abfrage, wie oft in den letzten 12 Monaten verschiedene Mobilitätsangebote genutzt wurden.

Ergebnis: Die Abbildung 4 zeigt deutlich, dass das meistgenutzte Verkehrsmittel der Pkw ist. Sharing-Angebote wurden dagegen kaum genutzt.

Mögliche Erklärung: In Böblingen gab es zum Zeitraum der Befragung das Car-Sharing Angebot von Stadtmobil und eine RegioRadStuttgart Station am Bahnhof. Da der Stationsausbau der RegioRadStuttgart Stationen erst später erfolgte, lässt die Grafik keinen Schluss auf die Nutzungszahlen zu.

Als Bemessungsgrundlage für Straßen dient die Verkehrsnachfrage zur Spitzenstunde. Zu dieser Spitzenstunde sind die Verkehrswege ausgelastet. Es kann zu Staus kommen. Den restlichen Tag über verfügen die Straßen noch über Kapazitätsreserven. Abbildung 5 und 6 zeigen die Tagesganglinien der Böblinger Bürgerschaft für die MIV-Fahrten (Abb. 6) und für alle Verkehrsmittel (Abb. 5).

Ergebnis: Die morgendliche Spitzenstunde ist ausgeprägter als am Nachmittag. Während vormittags Arbeits- und Schulbeginn weitgehend zusammenfallen, verteilen sich am Nachmittag das Arbeits- und Schulende auf einen größeren Zeitraum. Hinzu kommen am Nachmittag Wege zu Einkaufs- und Freizeitzielen.

3. Zielsetzungen

Mittels der vorgestellten Ergebnisse lassen sich für das Mobilitätsgeschehen messbare Zielsetzungen formulieren, die sich mit erneuter Teilnahme am Forschungsprojekt SrV überprüfen lassen.

I. Beschlossene Mobilitätszielsetzungen Stadt Böblingen

Die Stadt Böblingen hat sich mit den Leitsätzen für die Arbeit in der AG Mobilität erste Zielsetzungen für die Verkehrs- und Stadtplanung gesetzt:

Im Bereich Mobilität möchten wir mit unserer Verkehrs- und Stadtplanung

- (1) der Mobilitätsnachfrage stadt-, klima-, und umweltverträglich begegnen
- (2) die vorhandenen Flächen im öffentlichen Raum bedarfsgerecht unter allen Nutzergruppen aufteilen

- (3) den Straßenraum für alle sicher und attraktiv gestalten
- (4) die Stadt für alle Personen benutzbar und erlebbar machen
- (5) das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ verfolgen
- (6) die Emissionen von CO₂, Luftschadstoffen (PM₁₀ und NO_x) und Lärm deutlich reduzieren

II. Landesregierung Baden-Württemberg

Auch auf anderen Verwaltungsebenen wurden Ziele für die Verkehrswende definiert. So hat sich die Landesregierung Baden-Württemberg folgende Ziele bis zum Jahr 2030 gesetzt:

1. Verdopplung des öffentlichen Verkehrs
2. Jedes dritte Auto fährt klimaneutral
3. Jede dritte Tonne fährt klimaneutral
4. Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Städten
5. Jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad, Tretroller, E-Scooter oder zu Fuß

Mit diesen Zielen soll eine CO₂-Reduzierung um 40% im Verkehrssektor erreicht werden. Hierzu hat auf Landesebene eine Veranstaltungsreihe für die Region Stuttgart „Zukunftspakt Mobilität“ stattgefunden, bei der die Stadt Böblingen in den drei Arbeitsgruppen:

- öffentlicher Raum und Lebensqualität
- Verkehrlenkung, Luftreinhaltung, Stauvermeidung
- Klimaschutz, E-Mobilität, Neue Mobilität

mitgewirkt hat. Leitmaßnahmen aus diesem Pakt sind u.a. „200 km Radschnellverbindungen plus Ausbau des nachgeordneten Netzes in der Region Stuttgart“ und „Schaffung 100 klimaneutraler Quartiere und Gewerbegebiete mit Ladeinfrastruktur-Angebot (E-Quartiersgaragen) sowie eines Pilotprojektes“ und „Verkehrsvermeidung und zeitliche Verlagerung“.

III. Landkreis Böblingen

Der Landkreis Böblingen hat ausgehend von deren Klimaschutzkonzept im Jahr 2019 ein integriertes Mobilitätskonzept beschlossen. Im Klimaschutzkonzept hat sich der Landkreis zum Ziel gesetzt, den MIV bis 2025 durch die Erhöhung der Fahrzeugauslastung um 5 % sowie durch die Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbands (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) um 10 % zu senken. Die Reduktion des Energieverbrauchs und die Minderung von Treibhausgasen kann im Verkehrssektor durch verschiedene Strategien und Maßnahmen erreicht werden, die in die drei Grundsätze „Vermeiden, Verlagern und verträglich Abwickeln“ untergliedert werden können. Diese Grundsätze finden sich sinngemäß in den für die Gliederung dieses integrierten Mobilitätskonzepts gewählten Handlungsfeldern „gar nicht unterwegs“, „gemeinsam unterwegs“ und „allein unterwegs“ wieder.

IV. Neue Mobilitätszielsetzungen Stadt Böblingen

Ausgehend von oben ausgeführten Zielsetzungen und den Ergebnissen aus „SrV 2018“ empfiehlt die Stadtverwaltung folgende Mobilitätsziele für das Jahr 2030 anzustreben:

- (1) Reduzierung des MIV um 10% im Binnenverkehr
- (2) Radverkehrsanteil bei einer Entfernung zwischen 1 km und 5 km auf 25% erhöhen
- (3) Steigerung der Car- und Bike-Sharing-Nutzerzahlen auf je 15%
- (4) Reduzierung der morgendlichen Spitzenstunde (MIV) im Berufsverkehr auf 30%
- (5) Reduzierung des MIV-Anteils bei Wegen zum Kindergarten bzw. zur Schule auf 20%

4. Begründung und Handlungsfelder

Für Veränderungen hin zu einem klimafreundlichen Mobilitätsverhalten erfordert es grundsätzlich sogenannte Push- und Pull-Maßnahmen. Dies bedeutet, dass einerseits das Angebot für klimafreundliche Mobilitätsformen verbessert werden muss, andererseits klimaschädliche Mobilitätsformen unattraktiver werden müssen. Hierbei geht es jedoch nicht um Verbote einzelner Verkehrsmittel.

tel. Beispiele für Push- und Pull-Maßnahmen sind der Ausbau der Radinfrastruktur auf der einen Seite (Pull) und Parkraumbewirtschaftung auf der anderen Seite (Push).

Die Zielsetzungen für das Jahr 2030 sind so formuliert, dass sie sich vor allem auf Verkehre innerhalb der Gemarkungsgrenze auswirken, da hier die größten Handlungsspielräume für die Stadtverwaltung gegeben sind.

Da die meisten Treibhausgasemissionen im Verkehr in Böblingen durch den Pkw erzeugt werden (ca. 72%, vgl. Klimaschutz-Teilkonzept) bietet eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel den größten Hebel Treibhausgase zu reduzieren. Daher zielen die Maßnahmen des Klimaschutz-Teilkonzepts hauptsächlich auf die Verlagerung von Fahrten des MIV auf den Radverkehr sowie auf den ÖPNV ab. Mit der Reduzierung von Treibhausgasen durch den städtischen Verkehr kann die Stadtverwaltung Böblingen einen Beitrag zum Pariser Klimaschutzabkommen leisten.

Zu (1) Reduzierung des MIV um 10% im Binnenverkehr (Abb. 1)

Bereits in den Verkehrskonzepten aus den Jahren 1992 und 2009 wurde das Ziel angestrebt, den Durchgangsverkehr in Böblingen zu reduzieren, um die Lebensqualität in der Stadt zu steigern (Erhöhung der Aufenthaltsqualität).

Im Klimaschutz-Teilkonzept wird auf verschiedene Umweltauswirkungen durch die Verlagerung des Verkehrs vom Pkw auf andere Verkehrsmittel eingegangen. So führt eine Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn) zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen pro Fahrt um 40-70%. Bei einer Verlagerung auf den Rad- und Fußverkehr werden Emissionen komplett vermieden.

Außerdem werden Lärm, Schadstoffe und Treibhausgase reduziert, die Verkehrsflächen können ebenfalls reduziert werden. Diese geringere Flächeninanspruchnahme für den MIV ermöglicht eine Umverteilung der Flächen – z.B. für andere Verkehrsarten (Rad, Fuß) und städtische Grünflächen. Damit kann eine Reduzierung des MIV sowohl einen Betrag zum Klimaschutz als auch zur Klimaanpassung leisten.

Die Leitsätze der AG Mobilität zielen ebenfalls auf die Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund sowie die Reduzierung der Verkehrsflächen ab.

Zu (2) Radverkehrsanteil bei einer Entfernung zwischen 1 km und 5 km auf 25% erhöhen (Abb. 3)

Das Böblinger Stadtgebiet ist insgesamt durch eine kompakte Struktur und kurze Entfernungen gekennzeichnet. Ausgehend vom Elbenplatz liegt das gesamte Kernsiedlungsgebiet innerhalb eines 3 km-Luftlinienradius. Auch Dagersheim befindet sich mit einer Entfernung von weniger als 5 km im Kerneinsatzbereich für den Radverkehr. Strukturell bestehen damit gute Voraussetzungen für den Radverkehr in Böblingen.

Mit dem Klimaschutz-Teilkonzept wurde die Maßnahme U1 beschlossen. Ziel der Maßnahme ist die Planung durchgehender, sicherer Radverbindungen im Stadtgebiet und die Verknüpfung mit dem Umland als Grundlage für ein attraktives Radverkehrsnetz. Gleichzeitig soll mit einem Radverkehrskonzept ein Prozess in Richtung einer „Kultur des Radfahrens“ im Sinne der Radkultur-BW angeregt werden.

Die Entfernungsklassen 1 km bis 5 km machen 45% der täglichen Wege der Böblinger Bürgerschaft aus. Da Kurzstrecken beim MIV besonders schädlich für die Klimabilanz sind, bietet die Steigerung des Radverkehrsanteils bei diesen Entfernungsklassen ein hohes Einsparpotential. Neben positiven Effekten fürs Klima hat eine Steigerung des Radverkehrsanteils auch Auswirkungen auf die Gesundheit.

Zu (3) Steigerung der Car- und Bike-Sharing-Nutzerzahlen auf je 15% (Abb. 4)

Mit der Steigerung der Sharing-Nutzerzahlen soll die Intermodalität gesteigert werden. Intermodalität bedeutet, dass auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt werden.

Sharing Angebote können zudem den Flächenverbrauch für Parkraum, durch den Verzicht auf ein eigenes Auto oder den Zweitwagen, reduzieren.

PKW sind mehr als 23 Stunden am Tag geparkt. Die Standzeit an den Wohnorten beträgt im Mittel über 20 Stunden pro Tag (vgl. Mobilität in Deutschland MiD 2017).

Sharing Angebote sind vor allem für Seltenfahrer eine gute Alternative. Das Car-Sharing bietet zudem eine hohe Flexibilität (Autotyp nach Bedarf).
Bike-Sharing (RegioRadStuttgart) kommt insbesondere auf der letzten Meile zum Einsatz.

Zu (4) Reduzierung der morgendlichen Spitzenstunde (MIV) im Berufsverkehr auf 30% (Abb. 6)

Die Reduzierung der Spitzenstunde zielt auf eine bessere Auslastung der vorhandenen Infrastruktur ab. Da zur Spitzenstunde die Verkehrswege ausgelastet sind und den restlichen Tag über Kapazitätsreserven vorhanden sind, sollen die Verkehrsmengen über einen größeren Zeitraum verteilt werden. Damit können Staus reduziert werden. Ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist nicht erforderlich.

Da die morgendliche Spitzenstunde überwiegend durch Berufsverkehre und Bildungswege geprägt ist, sind vor allem Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement wirksam. Die Stadt Böblingen ist mit dem Mobilitätspakt Böblingen/Sindelfingen mit verschiedenen Vertretern der Wirtschaft im Gespräch. In der Corona Pandemie konnten zudem die positiven Auswirkungen durch vermehrte Telearbeit beobachtet werden.

Zwar weist die Nachmittagsspitzenstunde insgesamt eine höhere Verkehrsmenge auf, diese ist jedoch schwerer zu beeinflussen, da die Wege am Nachmittag vielen verschiedenen Zwecken dienen. Durch die Verlagerung des Berufsverkehrs am Vormittag wird jedoch auch die Spitzenstunde am Nachmittag entzerrt.

Die Reduzierung der Spitzenstunde hat nicht nur auf den MIV positive Auswirkungen (Reisezeitverkürzung) – auch die Pünktlichkeit des ÖPNV kann dadurch gesteigert werden.

Zu (5) Reduzierung des MIV-Anteils bei Wegen zum Kindergarten bzw. zur Schule auf 20% (Abb. 7)

Der Weg zur Schule und zum Kindergarten ist wichtig für die Entwicklung von Kindern. Dies umfasst sowohl die Verkehrserziehung, soziale Kontakte, Eigenständigkeit als auch die Leistungsfähigkeit im Unterricht.

Hinzu kommt, dass durch sogenannte Elterntaxis an vielen Schulen und Kindergärten gefährliche Situationen zwischen Pkws und Kindern entstehen.

Durch die Reduzierung des MIV-Anteils kann die Verkehrssicherheit und die Selbstständigkeit der Kinder gesteigert werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Mobilitätszielsetzungen die Richtung hin zu einer umwelt- und klimafreundlicheren Mobilität weisen. Sie leisten einen erheblichen Beitrag, die Verkehrssicherheit und den Lebenswert in der Stadt zu steigern.

5. Weiteres Vorgehen

Die Mobilitätszielsetzungen fließen als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung in das Mobilitätskonzept 2020 mit ein. Bei zukünftigen Planungen sind diese zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts 2020 wird es verschiedene Formate der Öffentlichkeitsarbeit, u.a. auch zu den Mobilitätszielen, geben.

Als Monitoring für die Mobilitätszielerreichung plant die Stadtverwaltung an der nächsten SrV-Erhebung 2023 teilzunehmen. Das Monitoring soll einerseits dazu dienen, die Zielerreichung, die Wirksamkeit und den Ressourceneinsatz zu überprüfen, andererseits eine eventuelle Anpassung der Ziele ermöglichen. Die Mittel für die Erhebung werden für den Haushalten 2022 bis 2024 eingeplant. Ausgehend von den Kosten „SrV 2018“ wird mit einem Betrag zwischen 45.000 € und 50.000 € kalkuliert.

Die Drucksache ist mit dem Klimaschutzbeauftragten, dem Tiefbau- und Grünflächenamt, dem Bürger- und Ordnungsamt, dem Referat Oberbürgermeister, dem Amt für Jugend, Schule und Sport, dem Amt für Soziales, der Kämmerei sowie dem Liegenschafts- und Wirtschaftsförderungsamt abgestimmt.

Auswertungen zu „Mobilität in Städten – SrV 2018“

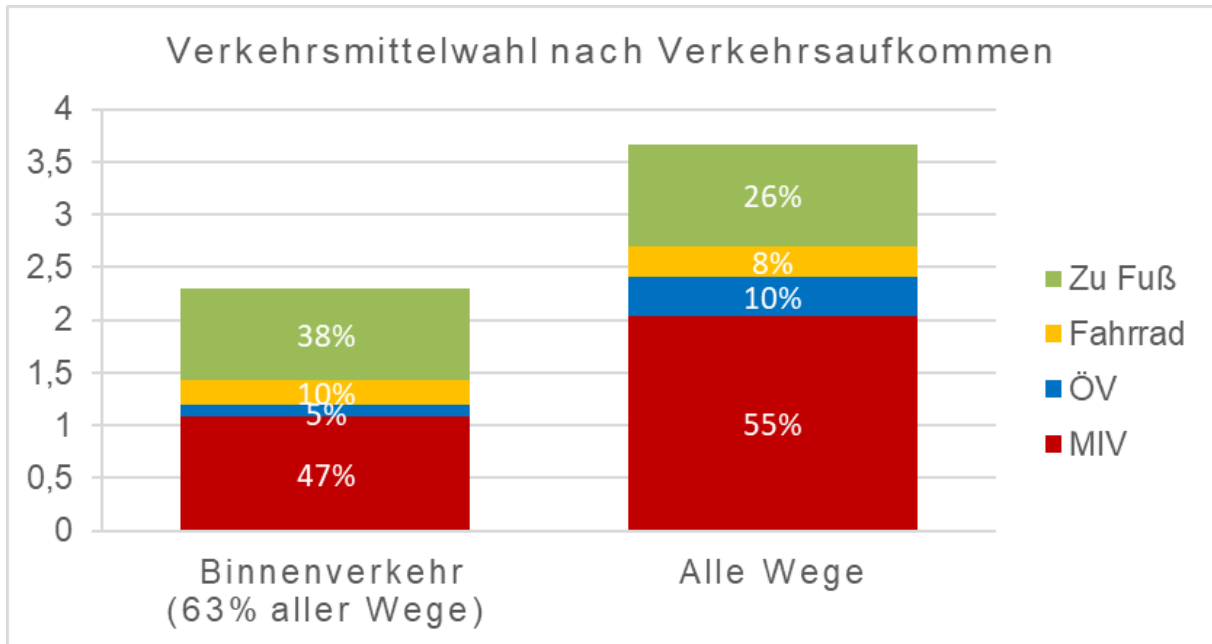


Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen der Stadt Böblingen (Modal Split)

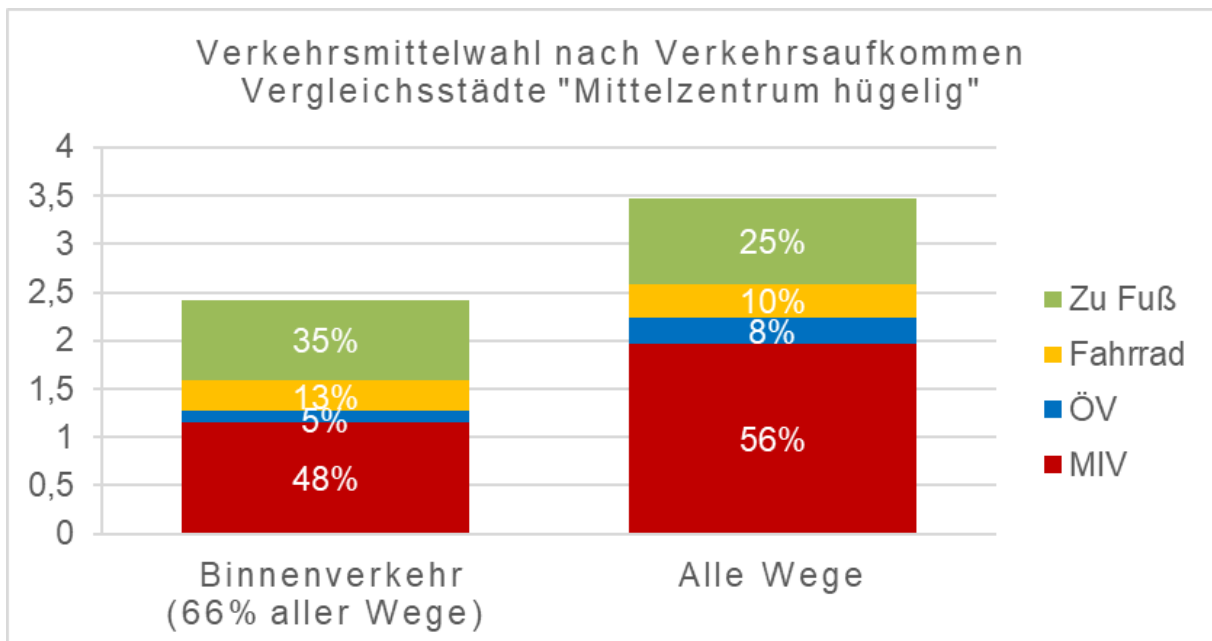


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen der Vergleichsstädte "Mittelzentrum hügelig"

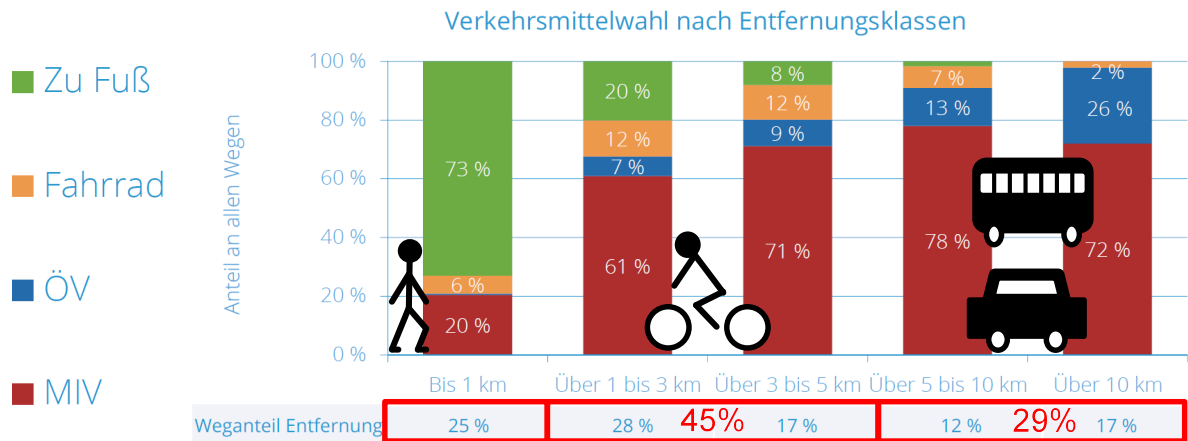


Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

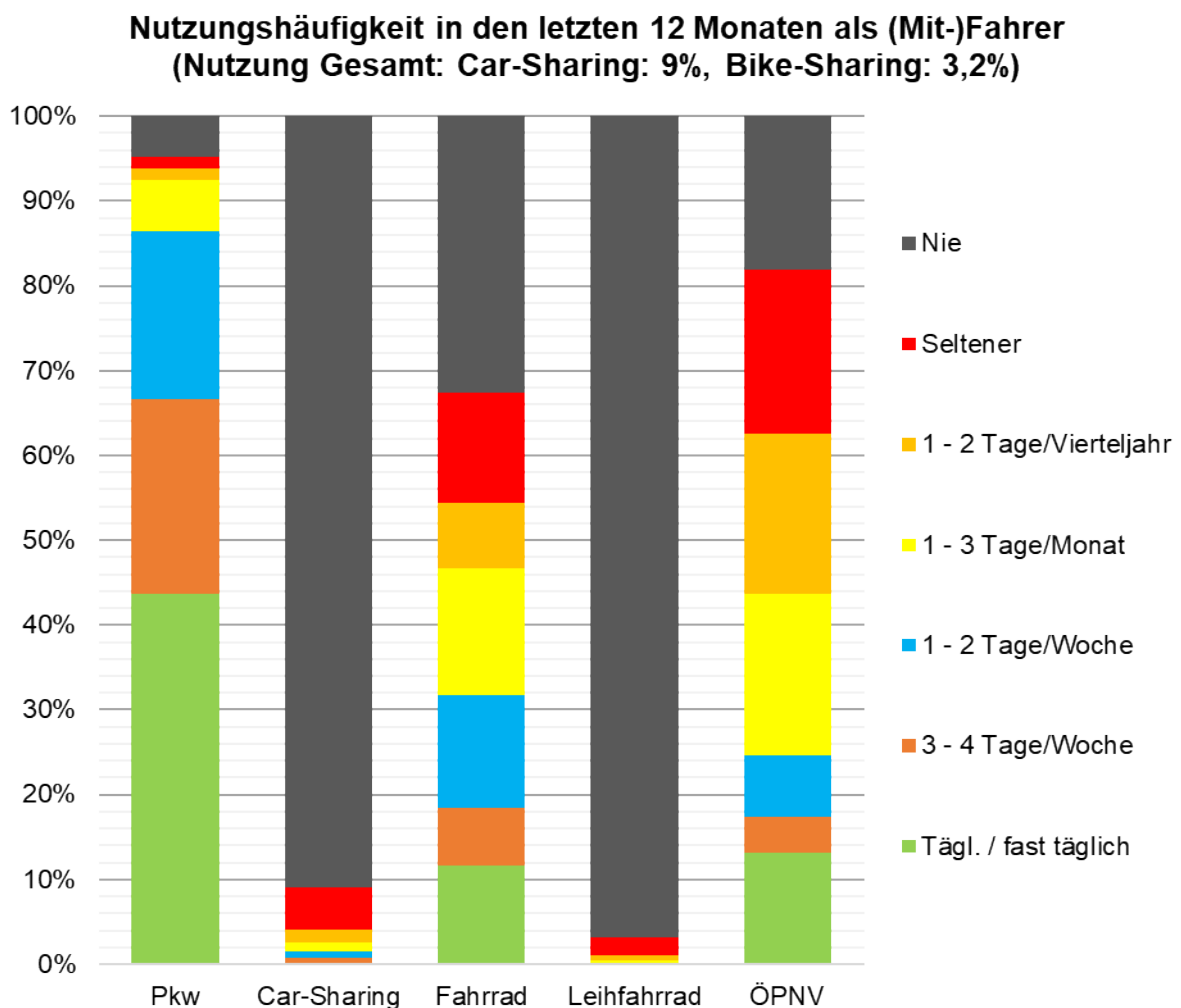


Abbildung 4: Nutzungshäufigkeit Verkehrsart

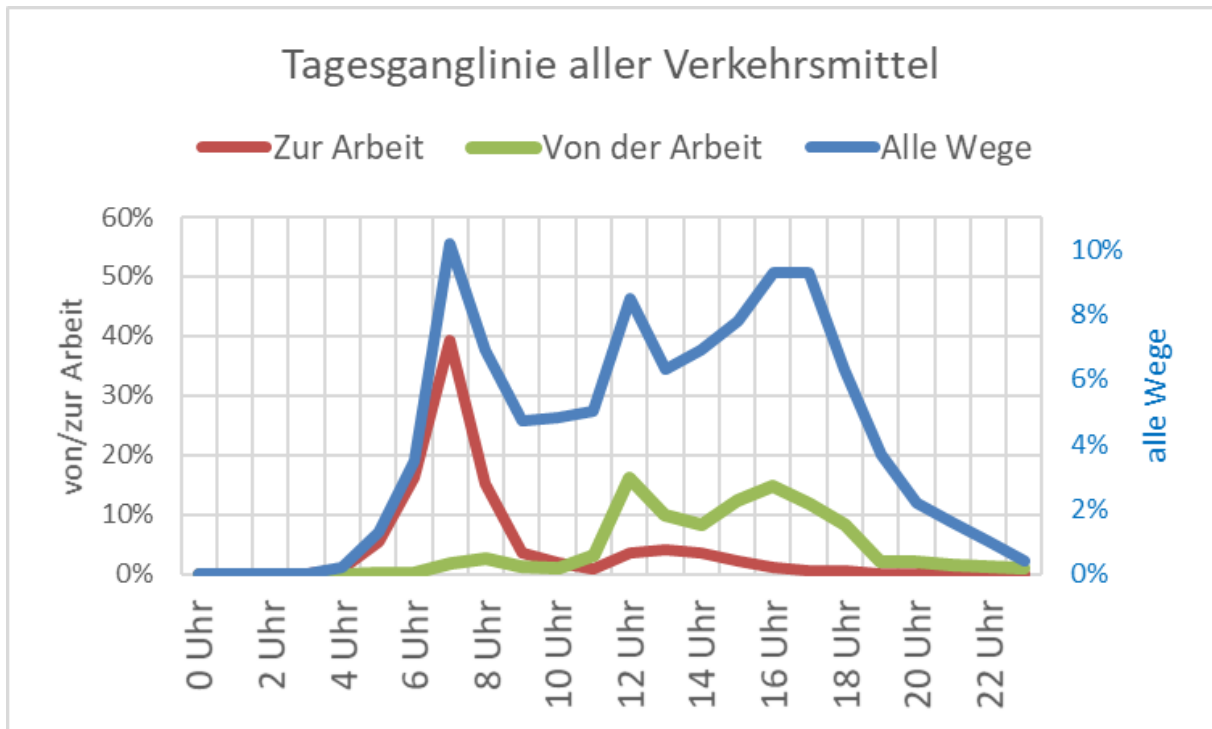


Abbildung 5: Tagesganglinie alle Verkehrsmittel

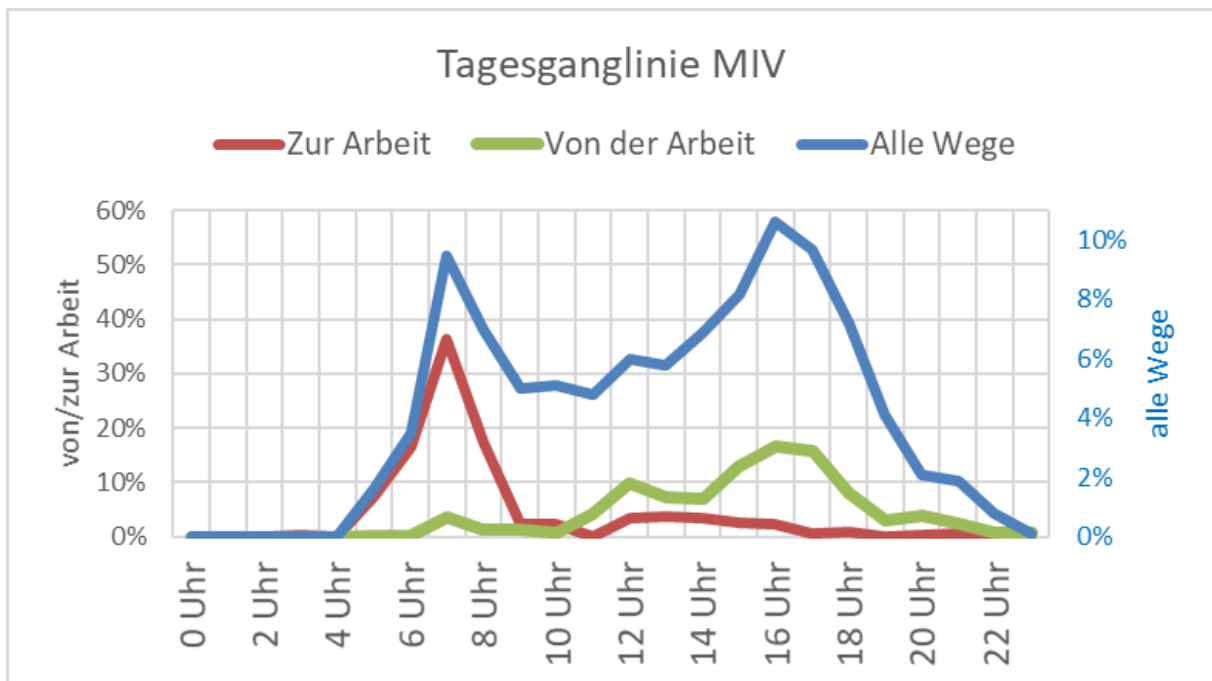


Abbildung 6: Tagesganglinie motorisierter Individualverkehr

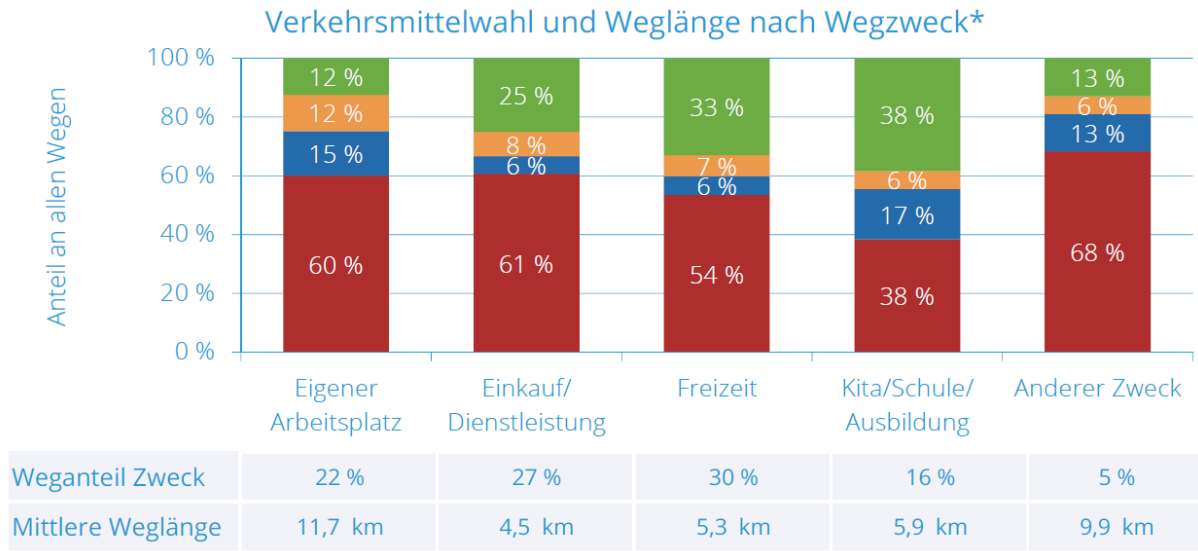
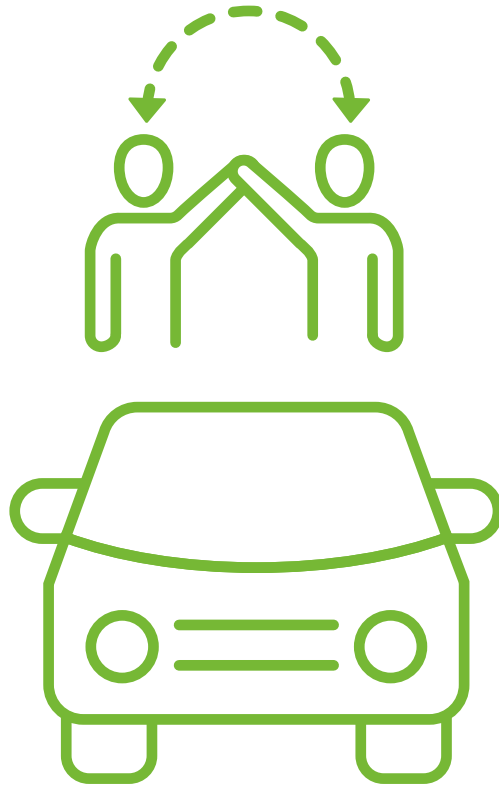


Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl nach Wegzweck

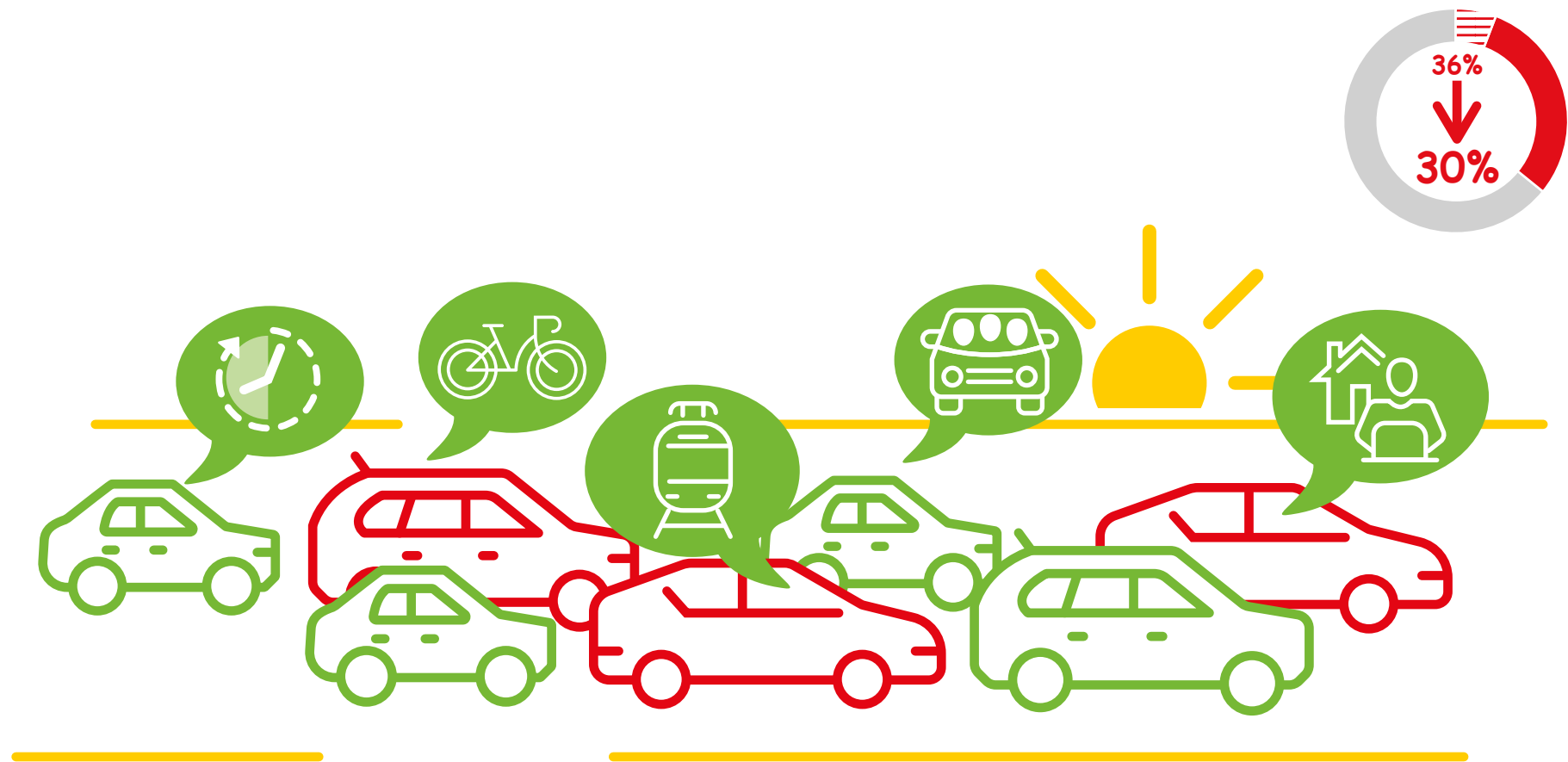
Ziele bis 2030





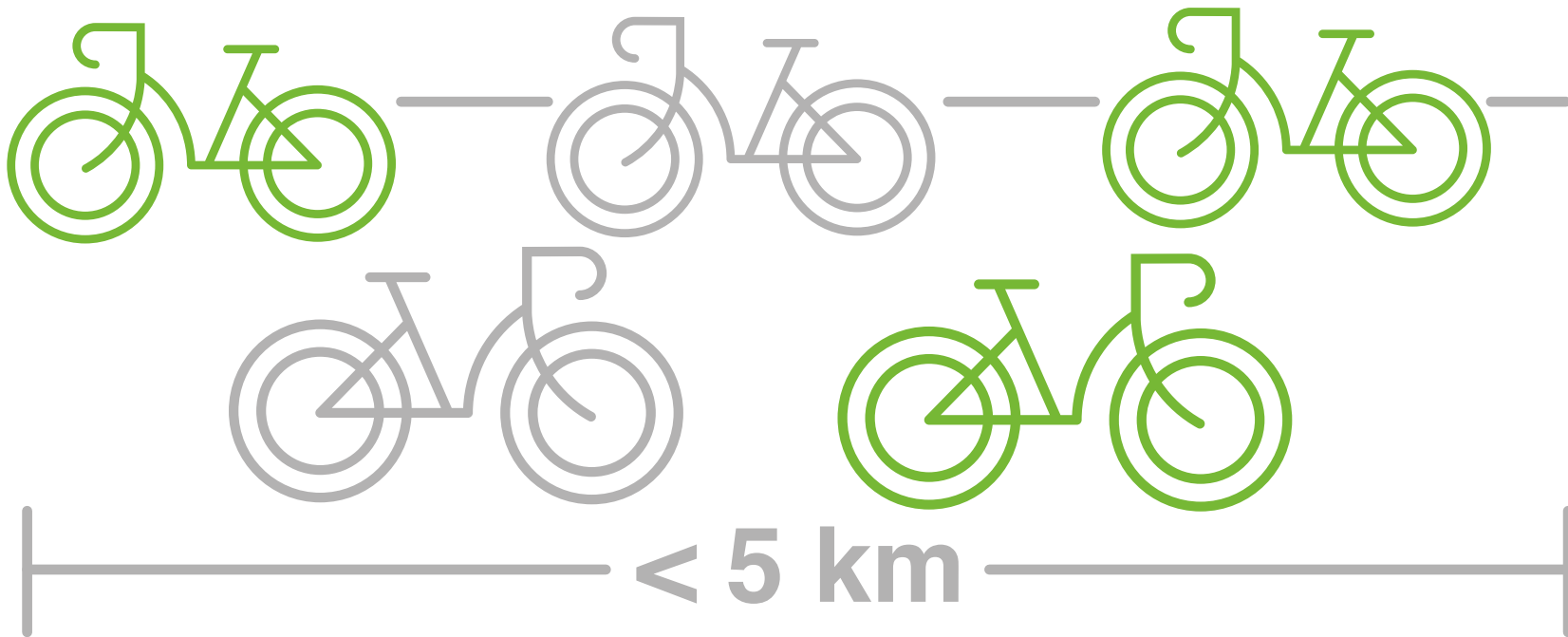
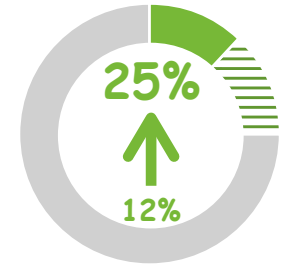
Steigerung der Car- und Bike-Sharing-Nutzerzahlen auf je 15%

Vergleichswert Stadt Sindelfingen Bestand: 7% bzw. 3%



Reduzierung der morgendlichen Spitzenstunde (MIV*) im Berufsverkehr auf 30%

*MIV= Motorisierter Individualverkehr (LKW, PKW, Kraftrad etc.).



Radverkehrsanteil bei einer Entfernung zwischen 1 km und 5 km auf 25% erhöhen

Vergleichswert Stadt Sindelfingen Bestand: 21%



Reduzierung des MIV* um 10% im Binnenverkehr

*MIV= Motorisierter Individualverkehr (LKW, PKW, Kraftrad etc.).

Vergleichswert Stadt Sindelfingen Bestand: 39%



Reduzierung des MIV-Anteils bei Wegen zum Kindergarten bzw. zu Bildungseinrichtungen auf 20%

*MIV= Motorisierter Individualverkehr (LKW, PKW, Kraftrad etc.).

Vergleichswert Stadt Sindelfingen Bestand: 26%