

## **Ergänzung zur Sitzungsvorlage Nr. 102/2020**

Verkehrsausschuss  
am 18.11.2020



zur Beschlussfassung

**- Öffentliche Sitzung -**

17.11.2020 - 10220EVN001

459 - VA-Ö – 102/2020

---

### **Zu Tagesordnungspunkt 3**

#### **Mobilitätspakt Böblingen/Sindelfingen**

#### **Gründungserklärung**

**Stand 17.11.2020** wie vom Regierungspräsidium Stuttgart zur Verfügung gestellt



## **Mobilitätspakt Böblingen - Sindelfingen**

**Gemeinsame Absichtserklärung der Vertreterinnen und Vertreter von**

**Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg**

**Regierungspräsidium Stuttgart**

**Landkreis Böblingen**

**Stadt Böblingen**

**Stadt Sindelfingen**

**Verband Region Stuttgart**

**Mercedes-Benz AG**

**IHK Böblingen**

**Kreishandwerkerschaft Böblingen**

**Verkehrsverbund Stuttgart (VVS)**

## Präambel

Erreichbarkeit sichern und dabei die Klimaschutzziele und die nachhaltige Transformation der Mobilität im Blick zu behalten, stellt alle öffentlichen Träger von Infrastruktur und Unternehmen vor große Herausforderungen. Der Lebens- und Wirtschaftsraum Böblingen/Sindelfingen wächst stark. Damit einher geht auch eine hohe verkehrliche Belastung.

Der bevorstehende Ausbau der A 81 wird das Verkehrsgeschehen im Raum zusätzlich massiv beeinflussen. Um den Bürgerinnen und Bürgern sowie Pendlerinnen und Pendlern unter den gegebenen Rahmenbedingungen eine zukunftsorientierte Mobilität zur Verfügung stellen zu können und die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Böblingen/Sindelfingen für den Logistikverkehr zu sichern, will das Land Baden-Württemberg gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern des Landkreises Böblingen, der Städte Böblingen und Sindelfingen, der Mercedes-Benz AG, dem Verband Region Stuttgart, der IHK Böblingen, der Kreishandwerkerschaft Böblingen und dem Verkehrsverbund Stuttgart Maßnahmen erarbeiten, welche eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität ermöglichen.

Wesentlich ist dabei die Betrachtung aller Verkehrsträger, also die Bereiche Öffentlicher Verkehr (ÖV), Motorisierter Individualverkehr (MIV), Rad- und Fußverkehr und deren Vernetzung untereinander. Einen wichtigen Stellenwert hat dabei auch das betriebliche und behördliche Mobilitätsmanagement für die in dem Raum ansässigen Firmen und Verwaltungen, die durch die Mobilität ihrer Beschäftigten, aber auch mit ihrer Logistik zusätzlich zum Verkehrsaufkommen beitragen.

Letztlich geht es im Kern um das Ziel einer vernetzten und nachhaltigen Mobilität, die den Anforderungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Pendlerinnen und Pendlern an Mobilität und Lebensqualität, aber auch der Wirtschaft entspricht, ohne dass dabei andere Räume zusätzlich belastet werden.

Die Maßnahmen des Mobilitätspaktes stehen grundsätzlich unter Gremien-, Haushalts- und Fördervorbehalt.

# Inhaltsverzeichnis

1. Herausforderungen und Ziele .....	4
1.1 Aktueller Stand.....	4
1.2 Ausblick.....	5
2. Handlungsfelder des Mobilitätspaktes .....	6
2.1 ÖPNV/SPNV verbessern.....	6
2.2 Radverkehr ausbauen und Fußverkehr stärken.....	7
2.3 Motorisierten Individualverkehr effizient gestalten.....	8
2.4 Güterverkehr und Logistik .....	8
2.5 Betriebliches Mobilitätsmanagement aktiv gestalten.....	9
3. Verkehrsträger besser vernetzen .....	10
4. Transparenz schaffen.....	11
5. Evaluation.....	11
6. Unterzeichnung der Partner .....	12

# 1. Herausforderungen und Ziele

Der Wirtschaftsstandort Böblingen/Sindelfingen ist durch ein hohes Maß an Verkehrsaufkommen, insbesondere des Kfz-Verkehrs, geprägt. Das Straßennetz inklusive des Parkraums stößt regelmäßig an seine Grenzen. Ein hohes Pendleraufkommen verschärft die Situation zu den Spitzenzeiten. Die Auswirkungen einer Zunahme der Verkehrsbelastung sind in dem wirtschaftsstarke Raum Böblingen/Sindelfingen deutlich spürbar.

Die A 81 ist ein gewichtiger Punkt bei der Problembetrachtung, ihr geplanter Ausbau wird die Verkehrsprobleme noch weiter verschärfen. Es wird mit zahlreichen Auswirkungen in das nachgeordnete und bereits heute überlastete Netz gerechnet. Nicht nur Bewohnerinnen und Bewohner des Raumes und Berufspendlerinnen und -pendler werden die Auswirkungen zu spüren bekommen, auch die Logistik der Unternehmen ist davon betroffen.

Andere große Infrastrukturprojekte, wie beispielsweise der Bau des Klinikums Flugfeld, werden ebenfalls dazu beitragen, dass der Verkehr als auch Pendler-, Logistik- und Warenströme temporär beeinträchtigt werden.

Durch die offenen Fragen zur Unterbrechung der Gäubahn im Kontext des Stuttgarter Hauptbahnhofs im Zuge der Bauarbeiten für Stuttgart 21 müssen Anstrengungen unternommen werden, um die Attraktivität der Schienenverbindungen vom und zum Raum Böblingen/Sindelfingen für diese Zeit weiter sicherzustellen. Die Schienenanbindung in Sindelfingen, besonders der „letzten Meile“ zu den Arbeitsplatzschwerpunkten hin, wird als derzeit nicht ausreichend attraktiv gesehen. Manche Verbesserungen beim SPNV sind langfristig in Sicht, wie beispielsweise der 15-Minuten-Takt auf der S60, die geplante Verlängerung der S6 nach Calw, die Anbindung von Böblingen an den Flughafen oder der Ausbau der Gäubahn in Richtung Singen. Der Raum muss konsequent mit einem ausreichenden Angebot an öffentlicher Nahmobilität erschlossen werden.

## 1.1 Aktueller Stand

Unter der politischen Leitung des Ministers Winfried Hermann MdL verständigen sich die Unterzeichner auf Ziele und Eckpunkte für die weitere Mobilitätsentwicklung. Die Partner vereinbaren zur Verbesserung der Verkehrssituation im Raum Böblingen/Sindelfingen die Gründung eines Mobilitätspaktes. Die Partner verpflichten sich, Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätspakts in ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechend der Zielvereinbarungen zu entwickeln, zu prüfen und umzusetzen.

Durch die Beteiligung von unterschiedlichen Akteuren, die verschiedene Interessen vertreten, eröffnet der Mobilitätspakt die Möglichkeit, Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern die Ideen nachhaltiger Mobilitätsstrategien unmittelbar anzubieten und deren Akzeptanz zu erhöhen. Der Mobilitätspakt ist eine Plattform der Partner, um Maßnahmen zu erarbeiten, die für die wesentlichen Akteure zu tragfähigen Lösungen führen.

Unter dem Leitbild einer nachhaltigen Mobilität werden die beteiligten Partner nach Lösungsansätzen suchen und dabei verstärkt intermodale und vernetzte Ansätze in den Blick nehmen. Ziel ist es, alle wesentlichen für den Verkehr im Raum Böblingen/Sindelfingen verantwortlichen Akteure zusammenzubringen, um durch eine Vielzahl von Verbesserungen das Gesamtsystem zu entlasten und insgesamt leistungsfähiger, umwelt- und klimafreundlicher sowie sozial verträglicher zu gestalten. Grundlage für diesen Prozess ist die Erkenntnis, dass das bisherige Verkehrssystem nicht nachhaltig ist und vielfach an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stößt. Infrastrukturelle Lösungen sind dabei nur ein möglicher Baustein. Auch schnell umsetzbare Maßnahmen sollen und können zu merklichen Verbesserungen beitragen.

In den vergangenen Monaten wurde bereits intensiv an einer Arbeitsgrundlage für den weiteren Prozess gearbeitet. Hierzu wurde eine Sammlung an Projekten und Anliegen der Partner identifiziert und zusammengetragen, die in einem nächsten Schritt ergänzt, erweitert und nach Realisierbarkeit priorisiert umgesetzt werden sollen. Hierzu wird zu gegebener Zeit weitere Fachexpertise eingebunden und Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen.

## **1.2 Ausblick**

Folgende Ziele sollen durch den Mobilitätspakt Böblingen/Sindelfingen erreicht werden:

- Spürbare Verbesserung hin zu einer nachhaltigen, umwelt- und klimafreundlichen sowie sozial verträglichen und leistungsfähigen Mobilität
- Stärkung und attraktivere Gestaltung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs
- Förderung der Vernetzung der Mobilität und Intermodalität – auch für Pendlerinnen und Pendler, Industrie, Handel und Handwerk
- Sicherstellung der Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandorts, Erhöhung der Lebensqualität der Bevölkerung

- Offenheit zur Umsetzung von innovativen, neuen Mobilitätslösungen und Ansätzen. Gute Erreichbarkeit des Raumes mit allen Verkehrsmitteln, insbesondere des Umweltverbundes

## **2. Handlungsfelder des Mobilitätspaktes**

Im Rahmen des Mobilitätspaktes sollen Maßnahmen aus den folgenden Bereichen identifiziert werden:

- ÖPNV/SPNV
- Rad- und Fußverkehr
- Vernetzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr und Logistik
- Betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement

Dabei ist zu unterscheiden zwischen Maßnahmen, die kurz- oder mittelfristig umgesetzt werden und wirken können und solchen, die eine längere Planungs- und Umsetzungsphase beanspruchen. Grundsätzlich wird der Mobilitätspakt mit der Erwartung verbunden, dass unvoreingenommen das Ziel verfolgt wird, Verbesserungen für alle Verkehrsmittel zu erreichen, und dass durch die Verbesserung der Schnittstellen zwischen allen Verkehrsträgern Mobilitätsalternativen aufgezeigt und gefördert werden.

Der Mobilitätspakt ist als Format zu verstehen, das durch die Zusammenarbeit der Partner und unter Beteiligung von Expertinnen und Experten sowie Transparenz gegenüber der Bevölkerung Stück für Stück weiterentwickelt werden kann. Die unterzeichnenden Partner des Mobilitätspaktes verständigen sich im Arbeitsprozess auf einen Maßnahmenkatalog mit Einzelmaßnahmen und stimmen dessen Umsetzung ab. Mobilitätspakte sind Prozesse, die Maßnahmen unterschiedlicher Planungs- und Umsetzungsdauer umfassen, und gegenüber neuen innovativen Maßnahmen offen sind.

### **2.1 ÖPNV/SPNV verbessern**

Der Öffentliche Verkehr bietet als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr erhebliches Entwicklungspotenzial.

Um die deutliche Verbesserung des Nahverkehrsangebots zu gewährleisten, werden deutliche Taktverdichtungen (auch am Wochenende), eine verlässliche Umsteigequalität, Infrastrukturmaßnahmen und zur Beschleunigung des

ÖPNV die konsequente Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenraum aktiv angegangen. Sie sind Schlüsselmaßnahmen für einen verlässlichen und pünktlichen ÖPNV und ein attraktive Reisezeiten.

Auf Basis der von der Region bereits realisierten und der beschlossenen Taktverdichtungen der S-Bahn und verbesserter Angebote des Landes im Regionalverkehr sollte darauf aufbauend ein verbessertes ÖPNV-Angebot durch Anschlussverkehre in Verbindungskommune mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement (z. B. ÖPNV-Zuschuss, Werkbusverkehr) als ergänzendes Angebot die Attraktivität des ÖPNV zusätzlich steigern. Das Angebot im schienengebundenen Regionalverkehr wird gemäß dem Landesstandard kontinuierlich unter Berücksichtigung des Fahrgastaufkommens weiterentwickelt.

## **2.2 Radverkehr ausbauen und Fußverkehr stärken**

Im Mobilitätspakt liegt ein Fokus auf dem Thema Fahrradmobilität. In Zukunft soll die Attraktivität dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels wesentlich gesteigert und der Radverkehrsanteil am Modal Split signifikant erhöht werden.

In Zusammenarbeit zwischen Land und Kommunen sollen Radverkehrskonzepte konsequent umgesetzt werden. Dabei sollen unter anderem durchgängige Radverkehrsnetze entsprechend des Standes der Technik entstehen.

Ziel ist es, den Großraum Böblingen/Sindelfingen unter anderem durch den Bau von Radschnellverbindungen zu stärken. Dieses neue interkommunale Netzelement bietet für den Alltagsverkehr – insbesondere für Berufs- und Ausbildungswege – eine attraktive Möglichkeit, auch längere Strecken zügig und sicher mit dem Fahrrad zurückzulegen. Es entlastet somit die stark frequentierten Pendlerstrecken. Erste Teile einer Radschnellverbindung bestehen bereits. Diese sollen als Grundgerüst eines durchgängigen Radverkehrsnetzes weiter ausgebaut werden.

Die Arbeitgeber im Raum Böblingen/Sindelfingen betreiben aktives Mobilitätsmanagement zur Förderung des Radverkehrs. Das Land unterstützt hierbei die Akteure vor Ort im Zuge der RadKULTUR BW bei der Motivation von Pendlerinnen und Pendlern zur Nutzung aktiver Mobilität.



Durch Fußverkehrskonzepte und die Umgestaltung von Straßenräumen sowie aktives Parkplatzmanagement sollen die für den Fußverkehr nutzbaren Flächen vergrößert und durchgängige adäquate Basisnetze für den Fußverkehr geschaffen werden. Es werden lebenswerte und verkehrsberuhigte Ortsmitten geschaffen und reservierte Stellplätze für Carsharing im öffentlichen Raum bereitgestellt.

### **2.3 Motorisierten Individualverkehr effizient gestalten**

Der Straßenverkehr ist einer der dominierenden Verkehrsträger im Raum Böblingen/Sindelfingen. Daher gilt es mit Nachdruck, die vorhandene Infrastruktur besser zu nutzen, um ihre Sicherheit und Umweltverträglichkeit zu verbessern.

Durch die zunehmende Digitalisierung im Verkehr ergeben sich Möglichkeiten, um das Verkehrsmanagement noch effizienter zu gestalten. Die zunehmende Menge an neuen Verkehrsdaten in Verbindung mit einer verbesserten Auswertung und Interpretation ergeben vielfältige Chancen und Möglichkeiten, den Verkehrsfluss zu verbessern und Emissionen zu vermindern. Durch begleitende Maßnahmen in anderen Handlungsfeldern soll der Straßenverkehr nachhaltig strukturiert werden und durch den Ausbau von Mobilitätsalternativen langfristig auch auf andere Verkehrsmittel verlagert werden können.

Vor allem in der Hauptverkehrszeit und zu Schichtwechselzeiten kommt es zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen. Die zusätzlich zu erwartenden Einschränkungen während des Autobahnausbaus machen deutlich, dass neue Wege und Maßnahmen zur Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens auf den Straßen gefunden werden müssen.

### **2.4 Güterverkehr und Logistik**

Der Logistikverkehr ist im Wirtschaftsraum Böblingen/Sindelfingen stark auf just-in-time / just-in-sequence ausgelegt. Durch die Zusammenarbeit im Mobilitätspakt sollen neue Wege und Alternativen für die Führung des Logistikverkehrs eruiert und geprüft werden. Hierbei soll eine ergebnisoffene Analyse straßen- sowie schienenbezogene Potenziale aufzeigen und untersuchen. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auch auf die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs zu legen.

Ferner soll auch der Bereich der City-Logistik im Wirtschaftsraum betrachtet werden und gemeinsam mit allen daran Beteiligten nach Optimierungsmöglichkeiten gesucht werden. Dabei sind neben Aspekten wie der Zuverlässigkeit des Lieferverkehrs in verdichteten Räumen, Flächenverfügbarkeit, Luftreinhaltung und Lärmschutz auch verstärkt der Klimaschutz zu berücksichtigen.

## **2.5 Betriebliches Mobilitätsmanagement aktiv gestalten**

Die Unternehmensseite konnte in den letzten Jahren sowohl das Produktions- bzw. Handelsvolumen als auch die Beschäftigtenzahl weiter ausbauen und trägt damit zu einem starken Wirtschaftswachstum im Raum Böblingen/Sindelfingen bei. Gleichzeitig führt dieses Wachstum zu einem enormen Pendleraufkommen und ausgeprägtem Wirtschaftsverkehr. Die Städte Sindelfingen und Böblingen sind von einem hohen Einpendlerüberschuss geprägt, rund 81.000 der 98.000 Beschäftigten pendeln ein.

Die Herausforderung besteht darin, Pendler- und Wirtschaftsverkehre soweit wie möglich auf umwelt- und klimaverträgliche Verkehrsträger zu verlagern bzw. zu vermeiden.

Um den Wandel der Mobilität in diesem Raum voranzutreiben, sind besonders die Arbeitgeber gefordert. Durch ein systematisches betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement beteiligen sie sich aktiv am Mobilitätswandel. Sie sichern sich damit Vorteile als attraktive Arbeitgeber und leisten einen wichtigen Beitrag zur Standortattraktivität. Neben firmeneigenen Lösungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement können auch Maßnahmen im Bereich des überbetrieblichen Mobilitätsmanagements zielführend sein. Die Abstimmung mit den Kommunen, Landkreisen und zuständigen Verkehrsunternehmen ist dabei unverzichtbar.

Voraussetzungen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement sind eine systematische Bestandsaufnahme an den jeweiligen Standorten und darauf aufbauend die Erarbeitung von Zielen, Konzepten und Maßnahmen. Das Land bietet hierbei seine Unterstützung im Rahmen des Förderprogramms B<sup>2</sup>MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“.

### **3. Verkehrsträger besser vernetzen**

Ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der Straßen kann durch eine kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsträger geleistet werden. Für viele Wegebeziehungen sind ÖV, Fahrrad, Carsharing und Mitfahrgelegenheiten allein nicht hinreichend attraktiv. Durch den Ausbau der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und die Verbesserung der Informationsbeschaffung zu Mobilitätsalternativen erhöht sich sowohl die Anzahl als auch die Attraktivität der Alternativen zum eigenen Auto. Eine tarifliche Integration der ergänzenden inter- und multimodalen Angebote in das ÖPNV-Angebot soll erörtert werden.

#### **Dezentrale Mobilitätsstationen**

Ergänzend zu den bereits im Aufbau befindlichen Regionalen Mobilitätspunkten an den Bahnhöfen in Sindelfingen und Böblingen sollen auch kleinere dezentrale Mobilitätsstationen zur Verknüpfung der nachhaltigen Verkehrsträger (insbesondere ÖPNV, Radverkehr, Sharing, Elektromobilität) in den Städten und Stadtteilzentren aufgebaut werden. Die Anforderungen des Radverkehrs sind bei der Konzeption der dezentralen Mobilitätsstationen zu berücksichtigen. Zudem sollen die Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und den Angeboten des ÖPNV weiter ausgebaut und verbessert werden (Fahrradabstellanlagen etc.).

#### **Bike & Ride-Anlagen**

Im Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖV liegen erhebliche Potenziale sowohl für Fahrgastzuwächse im ÖV als auch für die Steigerung der Radverkehrsnutzung. Aus diesem Grund sind die Anforderungen des Radverkehrs bei der Konzeption und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen zu berücksichtigen. Zudem sind die Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und den Angeboten des ÖPNV weiter auszubauen und zu verbessern (Fahrradabstellanlagen etc.). Es soll geprüft werden, welche Haltepunkte des ÖV-Netzes möglichst systematisch mit Bike & Ride-Anlagen entsprechend des B+R-Leitfadens des Landes ausgestattet werden können.

## **Park & Ride-Anlagen**

P+R-Anlagen werden dazu beitragen, den Motorisierten Individualverkehr aus den Bereichen mit den höchsten Belastungen herauszuhalten, indem Autofahrenden verstärkt Anreize gegeben werden, an geeigneten Übergangspunkten auf die Verkehrsmittel des ÖV umzusteigen

Maßnahmen zur Stärkung der P+R-Nutzung liegen im Bereich der Attraktivitätssteigerung bestehender Angebote durch Echtzeitinformationen, einheitliche Vermarktung und Tarifierung und in der Umsetzung von Kapazitätsausweitungen, wie sie vom Verband Region Stuttgart für die gesamte Region bereits angeboten werden.

Ein besonderer Fokus sollte auf dem Bereich von Park- und Mitfahrplätzen (P+M) liegen. Bei P+M-Plätzen wird die Möglichkeit angeboten, ab einem definierten Punkt Pkw-Fahrten zu bündeln, so den Fahrzeugbesetzungsgrad zu erhöhen und damit den Straßenverkehr zu entlasten. Hierbei geht es um Angebots- und Betriebslösungen.

## **4. Transparenz schaffen**

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit ist den Partnern des Mobilitätspaktes wichtig.

Die Bevölkerung wird mittels einer Online-Plattform über die Entwicklung und Maßnahmen des Mobilitätspaktes informiert. Sie kann die Elemente des Mobilitätspaktes auf dieser Plattform kommentieren und Ergänzungen vorschlagen. Über die Aufnahme neu vorgeschlagener Maßnahmen in den Mobilitätspakt wird in den Gremien des Paktes beratschlagt. Dauerhaft soll zu geeigneten Zeitpunkten in geeigneten Formaten eine weitere Einbindung erfolgen.

Darüber hinaus findet eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit unter dem Dach des Mobilitätspaktes statt, wodurch die Maßnahmen und Entscheidungen des Paktes sichtbar gemacht werden.

## **5. Evaluation**

Die unterzeichnenden Parteien verpflichten sich zu einem regelmäßigen Austausch. Der Steuerkreis des Mobilitätspaktes tagt mindestens einmal

jährlich. Die Umsetzung der Maßnahmen wird mit Blick auf den Zielhorizont 2025 kontinuierlich ausgewertet.

## **6. Unterzeichnung der Partner**

XX, den