



**DECOMM 2019 - Session A-4:
Kommunales Mobilitätsmanagement organisieren**

Nachhaltige Mobilität in der Kommunalverwaltung verankern - das Beispiel Ludwigsburg

Matthias Knobloch – Fachbereichsleiter FB 63 (Nachhaltige Mobilität) – Stadt Ludwigsburg,
Wilhelmstrasse 5, 71638 Ludwigsburg, m.knobloch@ludwigsburg.de



Entstehungsgeschichte des FB63 „Nachhaltige Mobilität“

- Bis 2018 drei Dezernate, in 2018 Entscheidung des Gemeinderats für ein viertes Dezernat, da das bisherige Baudezernat (Stadtplanung, Tiefbau, Hochbau, Technische Dienste, Stadtentwässerung, Liegenschaften, Baurecht) zu viele Themen bearbeiten musste
- Schaffung eines Dezernates für Mobilität, Technik, Umwelt (Mobilität, Tiefbau, Technische Dienste und Ordnungsamt/Verkehrsbehörde - DIII) und eines Planungsdezernates (Stadtplanung, Hochbau, Baurecht – D IV)
- Schaffung eines neuen Fachbereichs „Nachhaltige Mobilität“ in DIII – im wesentlichen aus MA der Stadtplanung und des Referates „Nachhaltige Stadtentwicklung“

„Basiskonfiguration“

- Wesentliche Bausteine der Mobilität (Planung, MM, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbau) in einem Dezernat mit kurzen Wegen und regelmäßigen Abstimmungen
- Etwas kompliziertere Abstimmung mit der Stadtplanung (Anderes neues Dezernat/Rollenfindung der Dezernenten – bisheriger Gestalter der Verkehrsplanung)
- „Nachhaltige Mobilität“ als bewussten Auftrag annehmen
- Mobilitätsmanagement als „Konzeption“ und Planung/Umsetzung in einer Hand
- Oberste Verwaltungsebene = formal hohe Einflussebene



**Organigramm FB 63
Stand 09.09.19**

FBL Matthias Knobloch
Projektleitung Sonderprojekte (Smart
City Cloud, ÖPNV/Rad-System)

Assistenz FBL

Abteilung Integrierte Mobilitätsplanung - IM

AL

**Gebietsplaner –
Ansprechpartner nach Stadtteilen**

Innenstadt, Südstadt

Eglosheim, Hoheneck,
Weststadt, Pflugfelden,
Neckarweihingen

Oststadt, Obweil, Poppenweiler
(**)

**Querschnittsaufgaben Mobilität
Ansprechpartner nach Themenfeldern**

Fahrradplanung, RadKultur,
Förderprojekte Rad

Digitale Mobilität, (City-)Logistik
und entsprechende Förderprojekte

Mobilitätsmanagement und
entsprechende Förderprojekte
(0,7)

Luftreinhaltung, Lärm, SUMP,
Verkehrsmodellierung,
Sonderprojekt ÖPNV/Rad-System

Ggf. geförderte Projektstellen

(*) geplant
(**) im Besetzungsverfahren
Ziel etwa 17 reguläre VZ

Abteilung Zentrale Querschnittsaufgaben - ZQ

Stv. FBL /Strateg. Kommunikation
Projektleitung Sonderprojekte (**)

Koordinator E-Mobilität (*)

Schnittstelle ÖV -
Veranstaltungen

Haushalt, Vergabe,
Sonderprojekt ÖPNV/Rad-
System (0,9)

RegioRad, Diamant, Projekte
Saubere Luft – Beauftragte
Azubi/Praktikanten

Administrative Bearbeitung
Fördermittel (0,7)

Projektassistenz, Organisation
ÖA (*)

Recht, Personal (0,5)

Azubi, Praktikanten



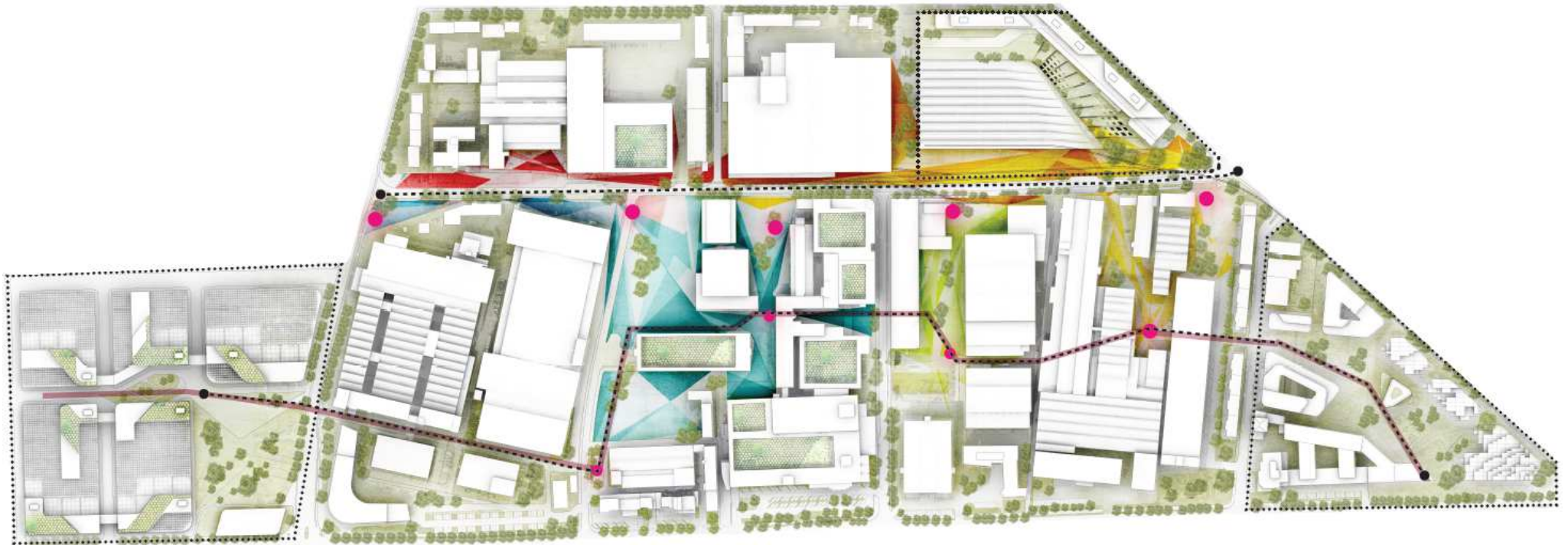
Details der FB-Ausrichtung

- Planung, Umsetzung, Kommunikation und Stakeholdermanagement in einer Hand, d.h. MM erweitert
- FB ist als DER Ansprechpartner gesetzt, Mobilitätsthemen werden von externen Partnern und vom OB hier zugeordnet und gehen nicht verloren
- FB ist Ansprechpartner für Fahrradverbände/ÖV-Unternehmen sowohl im Bereich der Kommunikation als auch bei der Umsetzung
- FB soll Aktivitäten koordinieren, bspw. Parken und E-Mobilität
- Klarer Auftrag für verbesserte Kommunikation – Umsetzung der nachhaltigen Mobilität zusammen mit Stakeholdern und Bürger_innen

Erste Erfahrungen

- Transformationsprozess funktioniert – aber nicht reibungslos, „Zuständigkeiten/Federführungen“ in der Verwaltung müssen geklärt werden – Vorgehen verstärkte Projektarbeit in agilen Teams
- Begriff der nachhaltigen Mobilität muss definiert werden – die Allgemeindefinition mehr Platz für Umweltverbund und weniger MIV wird zwar übergreifend geteilt, muss aber alltagstauglich gemacht werden.
- Interessen der nachhaltigen Mobilität müssen stärker nach außen – bspw. gegenüber Bauherren vertreten werden – dies geht vorwiegend kommunikativ
- Rolle der Stadt ist auch die Mitwirkung bei der „großen“ Mobilitätswende aufgrund kommunaler Erfahrungen.

Praxisbeispiel 1 – Mobilitätsmanagement als Grundpfeiler eines Transformationsgebietes mit Campus-Charakter





Zentrale Bausteine des Mobilitätskonzeptes im Transformationsgebiet West

Gesamtziel: Förderung einer hohen Standortattraktivität und Aufenthaltsqualität im Transformationsgebiet West

Campus-Charakter

Prämisse: Keine Bevormundung sondern Angebote und Anreize im Vordergrund

Fuß- & Radverkehr

- Attraktive Durchwegung
- Radschnellweg Groenerstraße
- Radverleihstationen
- Radabstellanlagen

ÖPNV-Angebot

- Erweitertes Angebot Linie 434 („West-Express“)
- BRT-Trasse
- Mobilitätshub Waldäcker

Motorisierter Individualverkehr

- Digitales Parkraummanagement
- Fahrgemeinschaften
- E-Ladestationen
- Mobilitätshub Waldäcker (Park&Ride)

Wirtschaftsverkehr

- Verbesserungen im Verkehrsfluss
- Paketstationen
- Lastenrad

Beförderung eines überbetrieblichen Mobilitätsmanagements im gesamten Quartier (als Klammer)

Digitales Parkraummanagement im Transformationsgebiet

Ausgangslage

- Dynamische Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen im Transformationsgebiet
- Zunahme verkehrlicher Belastungen, insbesondere Parkdruck; Emissionen & Stress durch Parksuchverkehr



Ziele



**Reduktion
Parksuchverkehre
(Emissionen, Stress)**

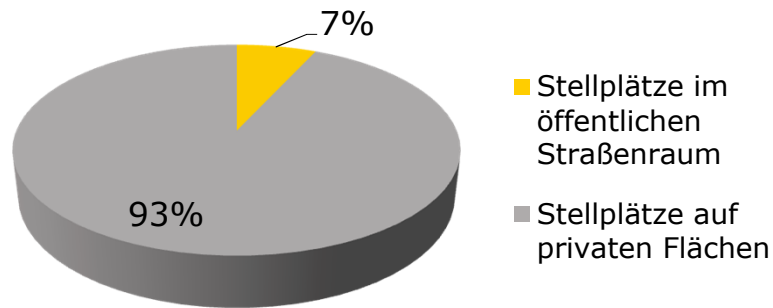
**Effiziente
Flächennutzung
(Raum & Geld)**



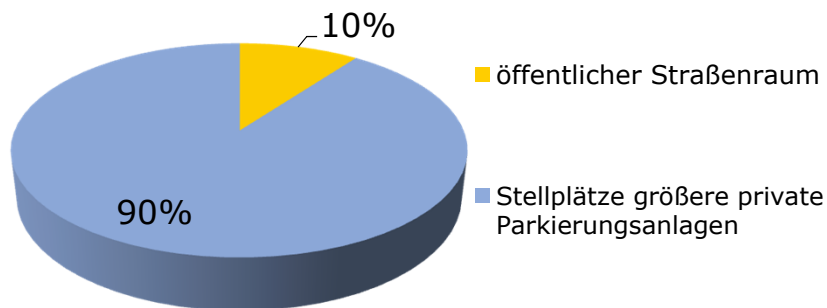
**Hohe Standortattraktivität &
Aufenthaltsqualität im
Gewerbegebiet**

Mengengerüst Parkplätze im Transformationsgebiet

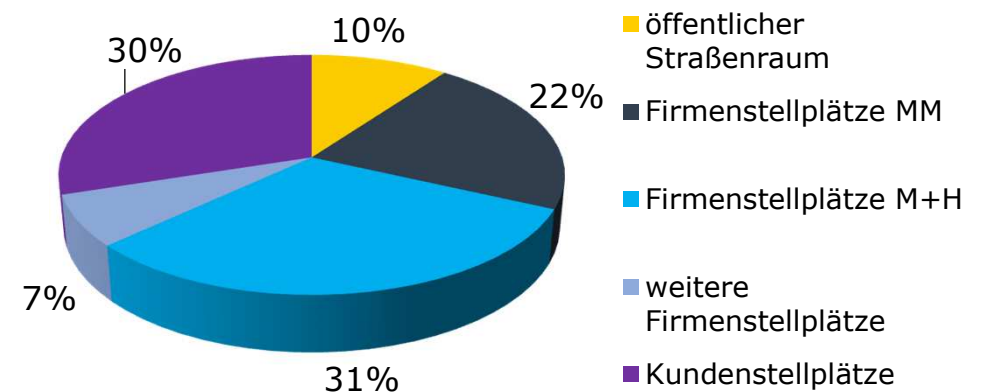
Aktuelle Zählung (Parkierungsanalyse 2018): 3.877 Stellplätze im gesamten Transformationsgebiet



Größere, für das digitale Parkraummanagement potenziell relevante Stellplätze: 2.624 Stellplätze im gesamten Transformationsgebiet



Aufteilung der größeren, für das digitale Parkraummanagement potenziell relevante Stellplätze nach ausgewählten Kategorien.

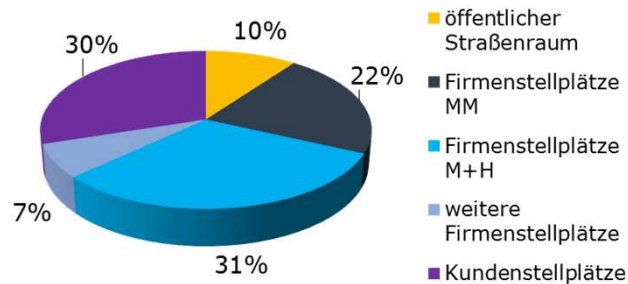




Grundidee des digitalen Parkraummanagements

Anforderungen

- Reduktion von Parksuchverkehr, Emissionen & Stress
- Strukturierung von Stellflächen
- Gezielte Parklenkung
- Effiziente Nutzung der vorhandenen Stellflächen
- Schutz der umliegenden Wohngebiete



Kernelemente des Nutzungskonzeptes

Öffnung größerer Parkieranlagen für ein breiteres Publikum → Unternehmen geben überschüssige Stellplätze in einen virtuellen Stellplatzpool

Gemeinschaftliche, flexible & effiziente Nutzung von Stellplatzressourcen der lokalen Unternehmen innerhalb des Transformationsgebietes

Verlagerung des Parkens in ausgewiesene, schnell erreichbare Parkieranlagen

Management und Betrieb durch die SWLB



LUDWIGSBURG

Praxisbeispiel 2: Radverkehr



Die Maßnahmen für den Radverkehr werden
in zwei Arten aufgeteilt
• Infrastrukturausbau + Kommunikation



LUDWIGSBURG

Radinfrastrukturmaßnahmen

Der Ausbau von sicherer und attraktiver Radinfrastruktur schafft es, den Anteil der Radfahrenden zu erhöhen – zugleich müssen Aktive einbezogen und Ziele kommuniziert werden

Radinfrastrukturmaßnahmen

Für folgende Straßen bzw. Projekte soll in der nächsten Zeit hochwertige Radinfrastruktur geschaffen werden. Konzentration auf das Machbare – Meilensteine kommunizieren und umsetzen

- Alleenstraße (Fahrradstraße)
- Martin-Luther-Straße & Schlachthofstraße
- Friedrich-Ebert-Straße
- Radschnellverbindungen
- Radrिंग Bahnhof



Begleitende Maßnahmen, u.a.:

- Radstationen am Bahnhof
- Radabstellanlagen an wichtigen Orten fürs Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeitaktivitäten, usw
- Ausbau der RegioRad-Stationen
- Reparatursäulen für Fahrräder im Stadtgebiet/Aufbau von RadSERVICE-Punkten





Kommunikationsmaßnahmen „Ludwigsburg steigt um“ / Stakeholdermanagement

Der Ausbau der Infrastruktur soll von Kommunikations- und Aktionskampagnen begleitet werden, angedacht sind u.a.

- Regelmäßige Treffen mit Rad-Ini / ADFC als Fahrradteam
- Werbebanner an Ortseinfahrten (mit RadIni)
- Einweihung der RadSERVICE-Punkten mit RadCHECKS
- E-Lastenräder-Verleih
- Kooperationen mit örtlichen Händlern
- Ortseingangstafeln an Radwegen (Aussehen und genutzte Materialien ortsabhängig)
- Aber auch bessere Radwegführungen und Umleitungen bei Baumaßnahmen