



Mobilitätskonzept Landkreis Augsburg

Kurzfassung

26. April 2022

© B.A.U.M. Consult GmbH

Gotzingerstraße 48-50
81371 München
Telefon: 089/18935-0
www.baumgroup.de

Patrick Ansbacher
Saskia Petersen
Luisa Rau
Dario Pagnia
Joshua Dietz
Kilian Parker



Impressum

Dienstleister

B.A.U.M. Consult GmbH
Gotzingerstraße 48-50
81371 München
www.baumgroup.de



Patrick Ansbacher
Saskia Petersen
Luisa Rau
Dario Pagnia
Joshua Dietz
Kilian Parker

Auftraggeber und Ansprechpartnerin

Landratsamt Augsburg
Mareike Stegmair | Mobilitätsmanagerin
Prinzregentenplatz 4 | 86150 Augsburg
Telefon 0821 3102-2178 | Fax: 0821 3102-2178
E-Mail: mareike.stegmair@lra-a.bayern.de

Herausgeber

Landkreis Augsburg

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde als Maßnahme nach den Richtlinien zum Umwelt-Förderschwerpunkt „Klimaschutz in Kommunen“ im Klimaschutzprogramm Bayern 2050 (Förder-richtlinie Kommunaler Klimaschutz – KommKlimaFör) vom 05. Dezember 2019 gefördert.



Inhalt

MOTIVATION, ZIELSETZUNG UND BETEILIGUNG.....	5
ANALYSE.....	8
KLIMASCHUTZZIELE UND ENTWICKLUNGSPFAD	12
MOBILITÄTSSTRATEGIE	17
PROJEKTPOOL	19
PILOTPROJEKTE.....	21
UMSETZUNGSSTRUKTUR	24
FAZIT	25



Abkürzungsverzeichnis

AVV	Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
B2C	Business-to-Consumer (Logistik)
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
EU	Europäische Union
Fzkm	Fahrzeugkilometer
GWh	Gigawattstunde (=1.000.000 kWh)
IHK	Industrie- und Handelskammer
KFZ	Kraftfahrzeug
kWh	Kilowattstunde (Energieeinheit)
LKW	Lastkraftwagen
LNF	Leichtes Nutzfahrzeug
Mio.	Million
mIV	motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarde
MWh	Megawattstunde (=1.000 kWh)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
Pkm	Personenkilometer
PKW	Personenkraftwagen
SPNV	Schienen-Personennahverkehr
t	Tonne (Masseneinheit)
THG	Treibhausgas
Umweltverbund	ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
Wh	Wattstunde (= 0,001 kWh)



Motivation, Zielsetzung und Beteiligung

„**Mobil sein**“ ist in der heutigen Zeit ein wichtiges Bedürfnis. Der Landkreis Augsburg mit seinen knapp über 250.000 Einwohnerinnen und Einwohnern stellt hier keine Ausnahme dar. Ob es sich um den täglichen Weg zur **Arbeit** handelt, die Erledigung von **Einkäufen** oder Fahrten in der **Freizeit**, die Menschen sind unterwegs. Je nach örtlichen Angeboten, persönlichen Vorlieben oder jahrelangen Gewohnheiten nutzen sie dazu verschiedene Verkehrsmittel. Über 242.000 Fahrzeuge sind im Landkreis angemeldet, davon allein **164.782 PKW** (Stand 2020). Eine enorme Menge, welche zwar nicht zeitgleich, aber doch in großer Zahl täglich auf den Straßen bewegt wird.

Die Globalisierung und die steigende überregionale Bedeutung des Landkreises Augsburg für **Pendelnde** in die nahen Großstädte (München, Augsburg) tragen ihren Teil dazu bei. Dabei kommt diesem Bereich eine besondere Bedeutung zur Einhaltung regionaler wie auch nationaler **Klimaschutzziele** zu. Im Klimaschutzkonzept des Wirtschaftsraumes Augsburg wird ein Einsparpotenzial von 28 Prozent der CO₂-Emissionen im Bereich Verkehr für den Wirtschaftsraum Augsburg genannt. Dieses Potenzial wurde zur Erfüllung des 55 Prozent CO₂-Minderungsziels des Landkreises bis 2030 übernommen, ohne daran genauere Maßnahmen zu koppeln. Gleichzeitig bestehen bei den Mobilitätsangeboten im Landkreis zum Teil große Lücken.

Maßnahmen zur allgemeinen **Verbesserung, Vermeidung, Verlagerung** und **verträglicheren Abwicklung** der Verkehre können helfen die CO₂-Emissionen zu senken und gleichzeitig die Mobilität der Menschen im gesamten Landkreis zu gewährleisten. Somit lassen sich sowohl der Klimaschutz als auch die Lebensqualität durch Veränderungen in der Mobilität beeinflussen.

Für eine Verkehrs- und Mobilitätswende im Landkreis Augsburg werden aus heutiger Sicht unter anderem folgende Themen bedeutsam sein: **Multimodalität, Intermodalität** mit einem **attraktiven Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**, **neue Mobilitäts- und Antriebsformen** sowie die Herausforderungen des **demografischen Wandels** und der **Pendlermobilität**. Weiterhin bedeutsam sind die sogenannte **aktive Mobilität** (Fuß- und Radverkehr), aber auch **Warenverkehre** (Logistik), welche in Wechselwirkung zur Raumstruktur und -entwicklung stehen.

Entsprechend wurde die **Zielsetzung** des vorliegenden Mobilitätskonzeptes gewählt. Durch ausführliche **Analysen** der Strukturdaten und Mobilitätsangebote im Landkreis wurden tiefere Grundlagen geschaffen. Als Kern des Mobilitätskonzeptes beantwortet eine ganzheitliche, abgestimmte und von den beteiligten Akteuren getragene **Mobilitätsstrategie** die Frage nach der Zielvorstellung für die Mobilität der Zukunft. Die Mobilitätsstrategie fußt dabei auf verschiedenen Umsetzungspfaden, welche sich in zentralen Handlungsfeldern konkretisieren.

Im Verlauf der Konzeptentwicklung wurde ein **Projektpool** mit konkret benannten Projekten erstellt, die zukünftig zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie beitragen. Aus dem Beteiligungsprozess und einer anschließenden Bewertung der konkreten Maßnahmen sollten sich **Pilotprojekte** für den Umsetzungsstart herauskristallisieren.

Zusätzlich sollten **Umsetzungsstrukturen** definiert werden, welche die Mobilitätsthemen langfristig vorantreiben. Ziel ist es, gleichwertige Voraussetzungen zu schaffen und die ländlichen Regionen attraktiv und lebenswert zu entwickeln.

Die Rolle des **Mobilitätsmanagements** des Landkreises in seiner zentralen, vernetzenden und koordinierenden Funktion sollte hierfür näher definiert und beschrieben werden.

Der Erarbeitung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes liegt ein umfassender **Beteiligungsprozess** zu Grunde. Die Abfolge der Konzeptbausteine und der korrespondierende Beteiligungsprozess stellen sich im Überblick folgendermaßen dar:

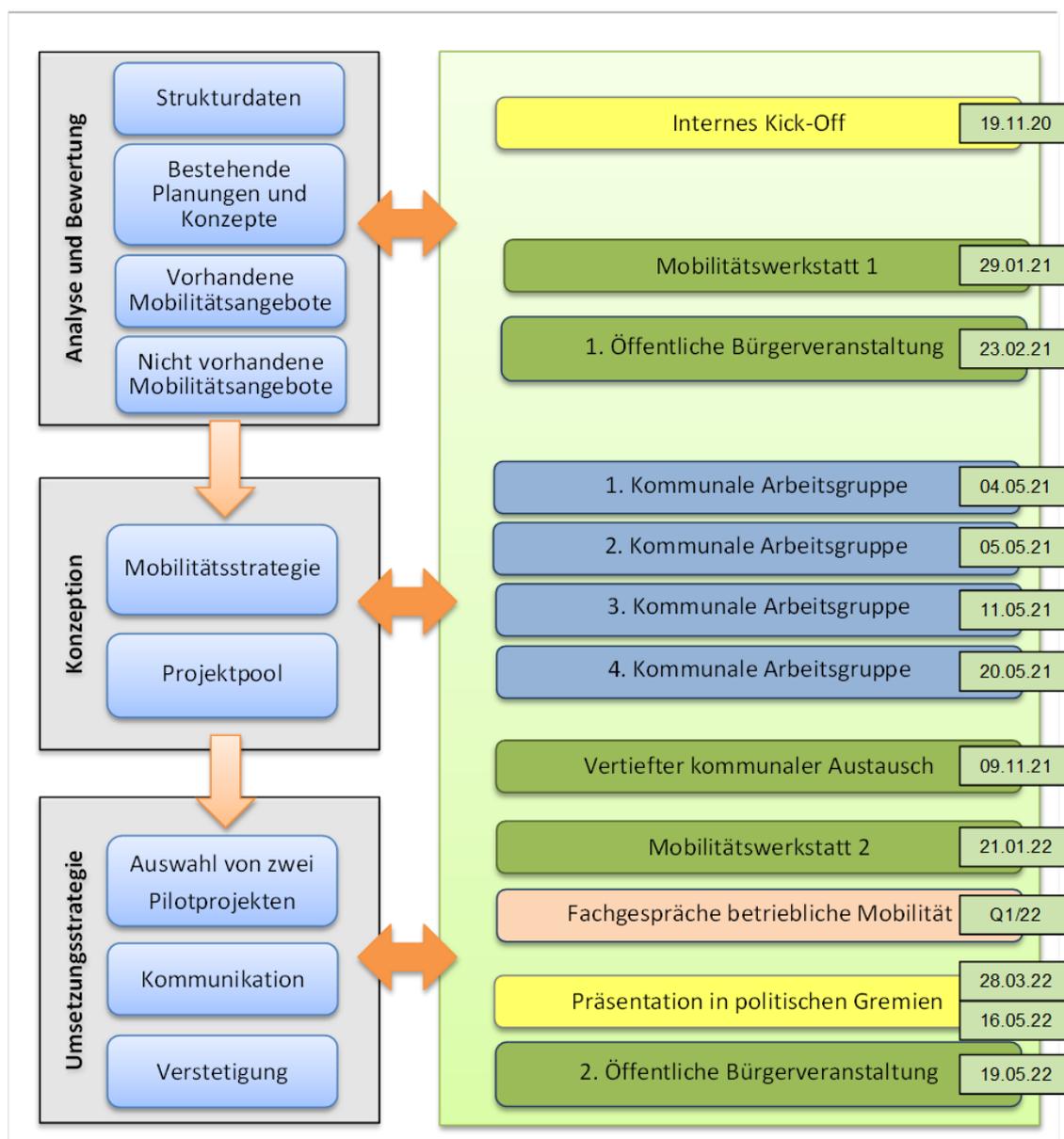


Abbildung 1: Abfolge Konzeptbausteine und korrespondierender Beteiligungsprozess



Mobilitätswerkstätten: Die erste Werkstatt diente der Sammlung und dem Abgleich von Analyse-Ergebnissen, während sich die zweite Werkstatt auf die Auswahl und Ausarbeitung der Pilotprojekte konzentrierte. Hierfür wurde ein gemischter Akteurskreis eingebunden. Zum Akteurskreis zählten u.a. die Verwaltung, politische Vertreter der kommunalen Ebene, Vertreter lokaler Interessensgruppen, Vertreter angrenzender Gebietskörperschaften, Akteure aus der Wirtschaft und ausgewählten lokalen Mobilitätsanbietern.

Beteiligung der Landkreiskommunen: Im konzeptionellen Teil wurden vier regionale kommunale Arbeitsgruppen zur Erarbeitung der Mobilitätsstrategie und Sammlung von Projekten für den Projektpool durchgeführt und in einem weiteren Treffen mit einem ausgewählten Kreis von Kommunalpolitikern vertieft.

Einbindung Bürgerschaft: In einer ersten öffentlichen Bürgerveranstaltung wurden zu Beginn der Beteiligung Handlungsbedarfe, Verbesserungspotenziale und Projektansätze in verschiedenen Mobilitätsbereichen diskutiert. Eine zweite Bürgerveranstaltung am Ende der Beteiligung diente der Präsentation der Ergebnisse und der Motivation zur Mitwirkung bei der Umsetzung.

Fachgespräche zu Klimaschutzzielen:

- Gespräch mit Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund
- Gespräch mit Bayerischer Eisenbahngesellschaft
- Gespräch mit KUMAS - Kompetenzzentrum Umwelt e. V.

Gespräche zu ÖPNV-Themen als Sondierung von Pilotprojektideen:

- Austausch zu Mobilitätsstationen mit Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund, Vertretungen der Verbundlandkreise und der Stadt Augsburg
- Gespräch mit Bündnis Verkehr 4.0 für den Ballungsraum Augsburg

Konkretisierung des Pilotprojektes Carsharing:

- Gespräch Stadtwerke Augsburg Carsharing-GmbH
- Gespräch Königsbrunner Auto-Teiler (KAT) / „gemeinsamobil – dein soziales CarSharing“

Beteiligung Unternehmen / Konkretisierung des Pilotprojektes betriebliches Mobilitätsmanagement:

- Expertengespräch zu BMM mit Wirtschaftsförderung für den Landkreis Augsburg und Regio Augsburg Wirtschaft GmbH
- Fachgespräch mit IHK Schwaben
- Fachgespräch zu Güterverkehr /Logistik mit Andreas Schmid Logistik und IHK Schwaben

Analyse

Der Analyseteil des Mobilitätskonzepts umfasst neben der Analyse bestehender Konzepte und Planungen eine umfassende Analyse von räumlichen Strukturdaten. Ebenso wird die Analyse von bestehenden sowie nicht in der Fläche vorhandenen Mobilitätsangeboten vorgenommen.



Modal-Split

Das Gesamtverkehrsaufkommen im Landkreis Augsburg verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Verkehrsarten (Modal-Split-Untersuchung 2019):

- 60 Prozent der Wege im Landkreis werden mit dem Privatfahrzeug zurückgelegt (51 Prozent Fahrende; neun Prozent Mitfahrende)
- 18 Prozent mit dem Rad
- 13 Prozent zu Fuß
- Acht Prozent mit Bus und Bahn

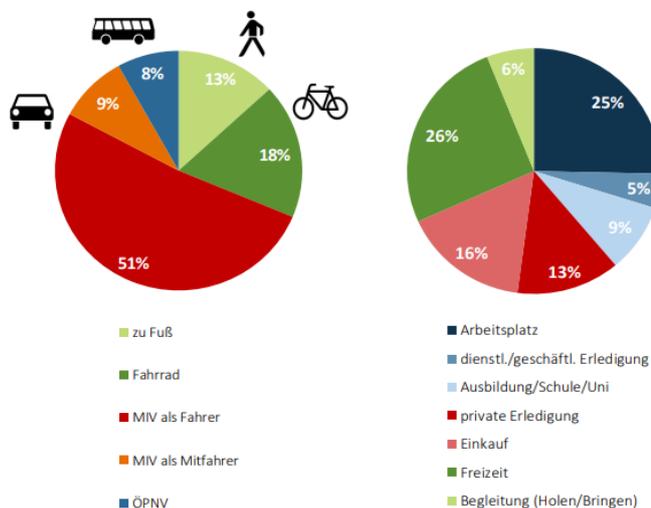


Abbildung 2: Modal-Split und Wegezwecke im Landkreis Augsburg (Landratsamt Augsburg, 2020)

Bezüglich der Wege und Zeitbudgets lassen sich aus der Modal-Split-Untersuchung folgende Eckdaten ableiten:

- Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags): 3,8 Wege
- Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege <100 km): 10,9 km
- Mittlere Dauer eines Weges: 24 Minuten
- Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person: 87 Minuten/Tag
- Wege an einem Werktag (hochgerechnet): 780.000



Aktuelle Situation Mobilitätsangebote

Im Bereich des **motorisierten Individualverkehrs** gibt es bislang keine Anzeichen für eine Abnahme der Anzahl der Fahrzeuge. Dennoch können bei weiter bestehender großer Bedeutung des mIV hier die Entwicklungen und Chancen im Bereich der alternativen Antriebstechnologien zu Verbesserungen der Umweltwirkungen beitragen.

Die Ausrichtung des **ÖPNV** auf die Stadt Augsburg stellt aus vielen Landkreisteilen eine schnelle Verbindung dorthin sicher. Querverbindungen innerhalb des Landkreises sind häufig weniger gut durch den ÖPNV erschlossen. Bestehende Versorgungslücken und Schwächen bei der Vernetzung von Angeboten im Landkreis sind bekannt und werden im kommenden Nahverkehrsplan neu behandelt. Eine Reihe von Entwicklungsmöglichkeiten im weiteren ÖPNV-Netz (z.B. auf der Strecke Augsburg-Ulm) bietet Chancen für ein attraktiveres ÖV-Angebot im Landkreis. Durch die komplette Überplanung des südlichen Landkreises wurde in jüngerer Vergangenheit ein Beispiel geschaffen, wie ÖV-Entwicklung auch in größeren Schritten voranschreiten kann.

Der **Fuß- und Radverkehr** im Landkreis Augsburg ist, gerade in den ländlicheren Gebieten, von typischen Einschränkungen betroffen. In Konkurrenz zum dominanten motorisierten Straßenverkehr bleibt wenig Fläche für den Radverkehr mit negativen Folgen für Sicherheit und Attraktivität. Die Wegelängen sind häufig hoch. Hier kann die zunehmende **Elektrifizierung** der Räder Abhilfe schaffen und die Einsatzbereiche für das Rad in Alltag und Freizeit vergrößern. Die strukturellen Voraussetzungen (Radverkehrsbeauftragter, Radverkehrskonzept, Mitgliedschaft in der AGFK) für die Entwicklung des Radverkehrs sind zudem sehr gut.

Intermodale Schnittstellen spielen eine entscheidende Rolle, wenn bei den räumlichen Strukturen im Landkreis Augsburg Verlagerungen weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr glücken sollen. **Mobilitätsstationen** als räumlich enger und bedarfsgerechter Verknüpfungspunkt zwischen verschiedenen Mobilitätsformen und -dienstleistungen verkörpern auf Seite der Infrastruktur diese Schnittstellen. Die bestehenden Schnittstellen bilden den Ausgangspunkt für ein funktional gestaffeltes Gesamtsystem.

Im Bereich des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** sind die strukturellen Voraussetzungen sehr gut. Im Landkreis kann auf eine engagierte Akteurslandschaft ebenso wie auf eine starke Unternehmenslandschaft gebaut werden. Das Interesse auf Akteursseite an Vernetzungsaktivitäten ist vorhanden, geeignete Formate sind etabliert und auch die Nachbarlandkreise ergreifen vergleichbare Initiativen. Das Landratsamt Augsburg geht als Arbeitgeber mit gutem Beispiel voran.

Der allgemeine Trend der „**Sharing Economy**“ spiegelt sich auch in den Angeboten im Landkreis Augsburg wider. Die Carsharing-Angebote haben in den letzten Jahren zugenommen mit Potenzial für eine weitere Verbreitung in der Fläche.



Potenzialanalyse nicht vorhandener Mobilitätsangebote

Auf Basis der Bewertungen und Erkenntnisse aus der ersten Mobilitätswerkstatt wurden folgende fünf nicht in der Fläche vorhandene Mobilitätsangebote analysiert:

- Mobilitätsstationen
- Carsharing
- Mitfahr-App/Mitfahrzentrale
- Bürgerbus/Generationenbus
- (E-) Lastenräder-Verleih

Mobilitätsstationen

Die große Bedeutung bedarfsgerechter Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Mobilitätsformen und -dienstleistungen für den Landkreis Augsburg lässt sich deutlich aus der Analyse ableiten.

Die Funktion und Potenziale von Mobilitätsstationen im Mobilitäts-Gesamtsystem wurde im Rahmen der Erarbeitung dieses Konzepts vertiefend betrachtet. In Abstimmung mit dem Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund, der Stadt Augsburg sowie den Nachbarlandkreisen wurde die Rollenverteilung bei der Schaffung von Mobilitätsstationen auf verschiedenen Ebenen diskutiert. Die geeignete koordinierende Rolle kommt dem AVV zu, der die Thematik mit allen einzubindenden Akteuren weiterverfolgen wird.

Carsharing

In Stadt und Landkreis Augsburg sind durch die Stadtwerke Augsburg und die Königsbrunner Autoteiler positive und langjährige Beispiele für Carsharing-Angebote geschaffen worden.

Potenzial für ein Angebot in der Fläche ist mit Blick auf vergleichbare Regionen in vielen Teilen des Landkreises vorhanden. Konkretes Interesse am Aufbau eines eigenen Angebots wurde von mehreren Kommunen im Zuge des Beteiligungsverfahrens geäußert. Die bestehenden Carsharing-Anbieter sind bereit, ihre Angebote schrittweise auszuweiten.

In der Folge wurde das Vorhaben Carsharing-Angebote in der Fläche zu stärken als ein mögliches Pilotprojekt dieses Mobilitätskonzepts vorgeschlagen.

Mitfahr-Plattform/Mitfahr-App

Aus der Analyse der **Pendelbeziehungen** im Landkreis Augsburg ist deutlich geworden, dass hier durchaus ein **großes Potenzial** für Fahrgemeinschaften besteht. Einzelne Relationen weisen hunderte Pendler und Pendlerinnen auf, die sich in Fahrgemeinschaften verabreden könnten.

Das **Projekt „Gruppenmodell für betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)“** und weitere geplante Aktivitäten für und mit Unternehmen im Bereich betrieblicher Mobilität schaffen vielfältige Gelegenheiten, um das Thema Mitfahren betrieblich oder überbetrieblich zu entwickeln. Über die Unternehmen kann eine größere Anzahl von Pendlerinnen und Pendlern zielgerichtet angesprochen und erreicht werden. Hilfreiche Grundlage dafür sind **Wohnstandortanalysen**, wie sie üblicherweise in BMM-Projekten durchgeführt werden.



Bürgerbus/Generationenbus

Es besteht Potenzial für weitere Bürgerbusse im Landkreis. Allerdings sind diese der Natur ihrer Sache gemäß von ehrenamtlicher Bereitschaft abhängig und können von kommunaler Seite unterstützt werden. Eine Reihe Kommunen hat im Rahmen der Beteiligungsprozesses Interesse an der Einrichtung von Bürgerbussen signalisiert. Von den bisherigen Erfahrungen und Beispielen im Landkreis kann profitiert werden.

(E-) Lastenräder-Verleih

Das Pilotprojekt der Stadtwerke Augsburg schafft Erfahrungswerte im Stadtgebiet. Bedingt werden sich diese auch auf den Landkreis übertragen lassen. Es werden Möglichkeiten geschaffen die Fahrzeuge zu testen. Gut sichtbar in der Öffentlichkeit werden die Räder auch bei der Landkreisbevölkerung auf ihren Wegen in der Stadt ein entsprechendes Bewusstsein schaffen.

Das Potenzial für Leih-Lastenräder in ländlicheren Gebieten ist durch die längeren Strecken für Besorgungen allerdings begrenzt. Gerade für den Bereich der innerörtlichen Verkehre stellen Lastenräder dennoch eine interessante Alternative zum PKW für kürzere Besorgungsfahrten dar. Ein Personentransport der Kinder kann mit Einkäufen kombiniert werden. Verleihangebote im ländlichen Raum haben somit häufig das Ziel, Nutzerinnen und Nutzer von den Fahrzeugen zu überzeugen, was dann im Idealfall eine private Anschaffung nach sich zieht.

Klimaschutzziele und Entwicklungspfad

Klimaschutzziele

Der Landkreis Augsburg ist sich seiner Verantwortung für das **Erreichen der Klimaziele** und einen vorausschauenden **Umgang mit dem Klimawandel** bewusst. Er verfolgt die übergeordneten Ziele, Mobilität zu gewährleisten und Emissionen zu reduzieren. Es soll ein Entwicklungspfad eingeschlagen werden, der im Einklang mit der übergeordneten, politischen Zielgebung **Klimaneutralität im Jahr 2045** steht. Folgende Unterziele werden angestrebt:

- Reduktion der **THG-Emissionen im Verkehr** des Landkreises um **ca. die Hälfte bis 2030** und um **100 Prozent bis 2045** gegenüber dem Basisjahr 2019
- Verringerung der **Fahrleistungen im mIV um ein Drittel** bis 2045 gegenüber 2019
- **Verdoppelung der Verkehrsleistung¹** im Busverkehr bis 2045 gegenüber 2019
- **Mehr als Verdoppelung der Verkehrsleistung** im Schienenpersonenverkehr bis 2045 gegenüber dem Basisjahr 2019

Die Reduktion der Emissionen im Jahr 2045 auf Netto-Null ist mit lokalen und überregionalen Akteuren und unter Einbeziehung von THG-Senken zu erreichen.

Klimabezogene Verkehrsanalyse

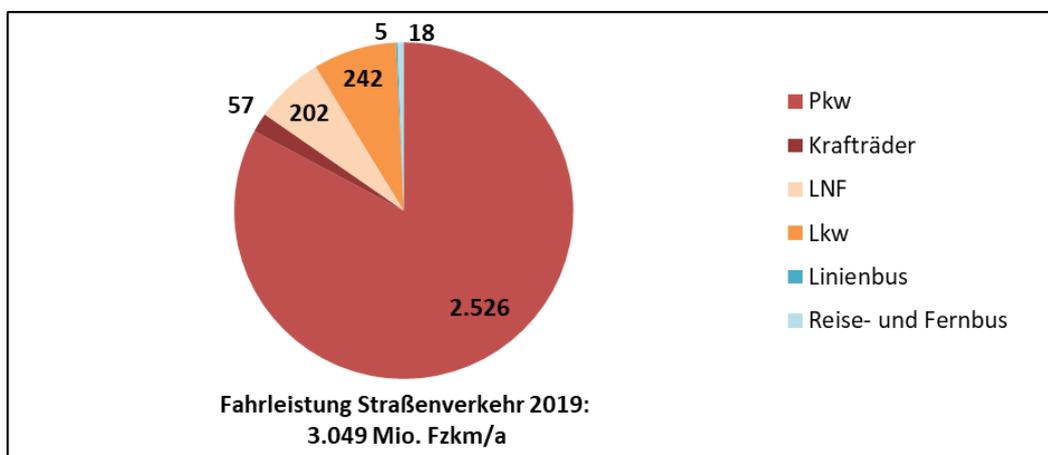


Abbildung 3: Fahrleistung auf den Straßen des Landkreises Augsburg im Jahr 2019 in Mio. Fahrzeugkilometer (Fzkm) nach Fahrzeugkategorien nach Daten des Klimaschutz-Planers

Mit Kraftfahrzeugen werden auf den Straßen des Landkreises Augsburg jährlich insgesamt ca. drei Mrd. km zurückgelegt (Abbildung 3). Davon entfällt mit knapp 83 Prozent der Großteil auf den PKW-Verkehr. Darauf folgen der Güterverkehr von Lastkraftwagen (LKW, acht Prozent) und leichten

¹ Die Verkehrsleistung misst die Beförderungsleistung eines Verkehrsträgers am Verkehrsmarkt bzw. im Transportwesen. Sie ist das Produkt aus einer zurückgelegten Strecke und der Menge der transportierten Güter bzw. der beförderten Personen und wird in Tonnenkilometer (tkm) bzw. Personenkilometer (Pkm) angegeben.

Nutzfahrzeugen (LNF, knapp sieben Prozent). Kleinere Anteile haben die motorisierten Zweiräder (zwei Prozent) und der ÖV aus Linien-, Reise- und Fernbussen (zusammen unter ein Prozent).

Energie- und Treibhausgasbilanz

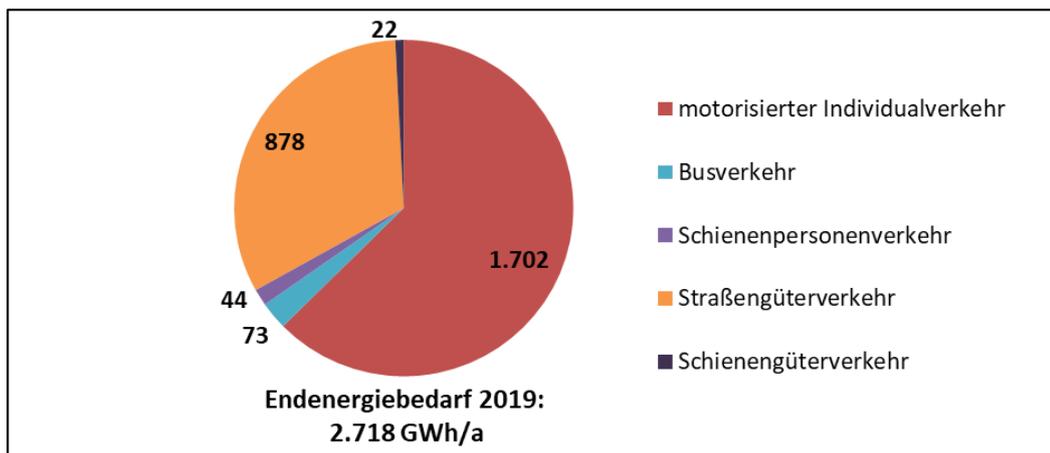


Abbildung 4: Endenergiebedarf des Verkehrs im Landkreis Augsburg nach Verkehrsart im Jahr 2019; Quelle: B.A.U.M. Consult nach Daten des Klimaschutz-Planers.

Der Verkehr im Landkreis Augsburg benötigt im Jahr ca. 2.700 GWh Endenergie in Form von Kraftstoffen wie Diesel oder Benzin und in Form von Strom. Mit 63 Prozent entfällt davon der Großteil auf den mIV (PKW und Krafträder). Mit 32 Prozent hat der Straßengüterverkehr (LKW und LNF) hier einen deutlich höheren Anteil als an der Fahrleistung. Gleiches gilt für den Busverkehr mit 2,7 Prozent des Endenergiebedarfs. Der Anteil des Schienenpersonenverkehrs liegt bei ca. 1,6 Prozent und der des Schienengüterverkehrs bei 0,8 Prozent des Gesamtendenergieverbrauchs.

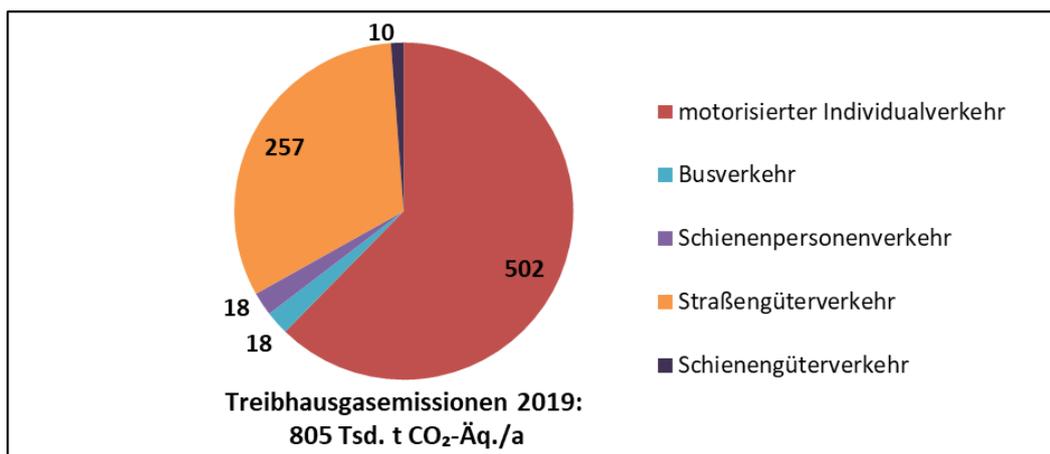


Abbildung 5: Treibhausgasemissionen des Verkehrs im Landkreis Augsburg nach Verkehrsart im Jahr 2019; Quelle: B.A.U.M. Consult nach Daten des Klimaschutz-Planers.

Die aus den Energieverbräuchen resultierenden Treibhausgasemissionen belaufen sich insgesamt auf ca. 800 Tausend t CO₂-Äquivalente. Die Verteilung gestaltet sich dabei ähnlich wie beim Energiebedarf. Für die Berechnung wurden durchschnittliche Emissionsfaktoren von 478 g/kWh für

Strom und 295 g/kWh für Kraftstoffe angewendet. Der Emissionsfaktor zeigt an, wie viele Treibhausgase bei der Nutzung einer bestimmten Menge Energie emittiert werden.

Entwicklungspfad bis 2045

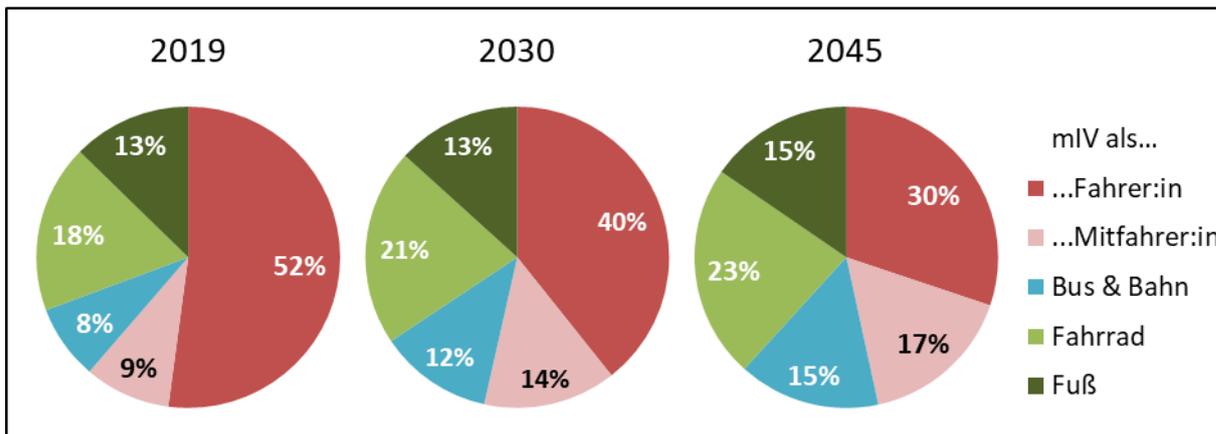


Abbildung 6: Veränderung des Modal-Split nach Wegeaufkommen. Eigene Darstellung auf Basis der Mobilitätsuntersuchung 2019 und eigener Berechnungen. (Landratsamt Augsburg, 2020; Prognos, Öko-Institut, Wuppertal Institut, 2021)

Der Modal-Split verschiebt sich kontinuierlich in Richtung des Umweltverbunds. Obwohl 2045 mit 47 Prozent insgesamt weniger Wege im mIV zurückgelegt werden, steigt wegen des höheren PKW-Besetzungsgrades der Anteil der Mitfahrenden am Modal-Split auf 17 Prozent. Der Anteil des ÖV steigert sich bis 2045 auf 15 Prozent. Bis 2045 wird für immer mehr Wege das Fahrrad gewählt, sodass sich sein Anteil auf 23 Prozent 2045 steigert. Zu Fuß werden 2045 mit 15 Prozent etwas mehr Wege zurückgelegt als 2019.

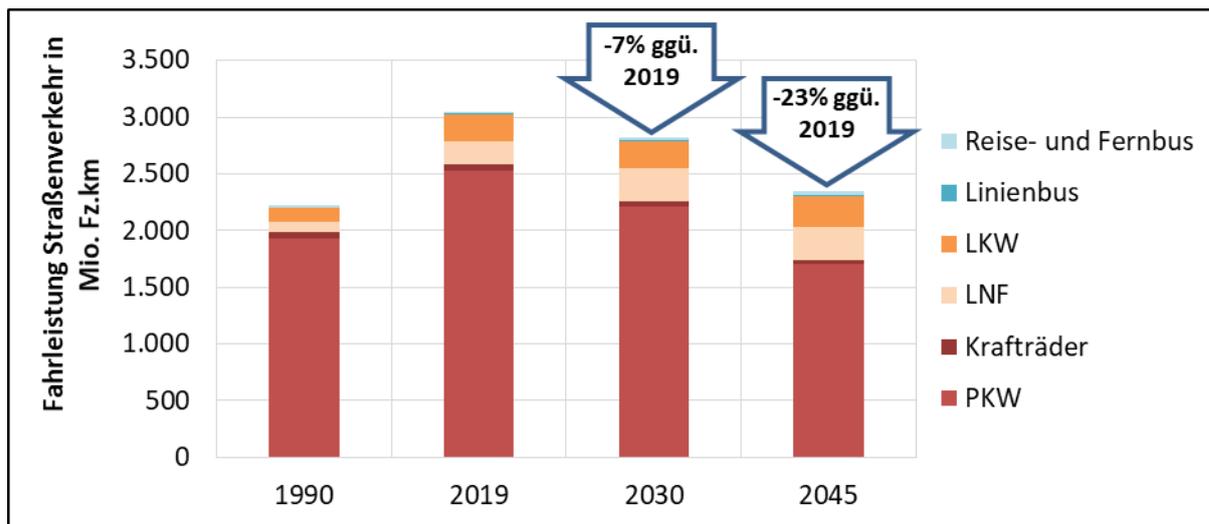


Abbildung 7: Fahrleistungen im Straßenverkehr im Landkreis Augsburg. Eigene Darstellung auf Basis der Daten des Klimaschutz-Planers und eigener Berechnungen. (Klima-Bündnis, 2022)

Es wird mit einem Rückgang des mIV von rund 32 Prozent bis 2045 gegenüber 2019 gerechnet. Dafür muss sich die Fahrleistung des Busverkehrs bis 2045 verdoppeln. Dafür müssen sich die Rahmenbedingungen für den Busverkehr verändern. Aufgrund der erhöhten Nachfrage nach Transportdienstleistungen werden die Fahrleistungen des Straßengüterverkehrs bis 2045 um knapp 26 Prozent zunehmen. Für das Ziel der Klimaneutralität bedeutet insbesondere der Zuwachs an B2C-Lieferungen eine neue Herausforderung bei den verkehrsbedingten Emissionen.

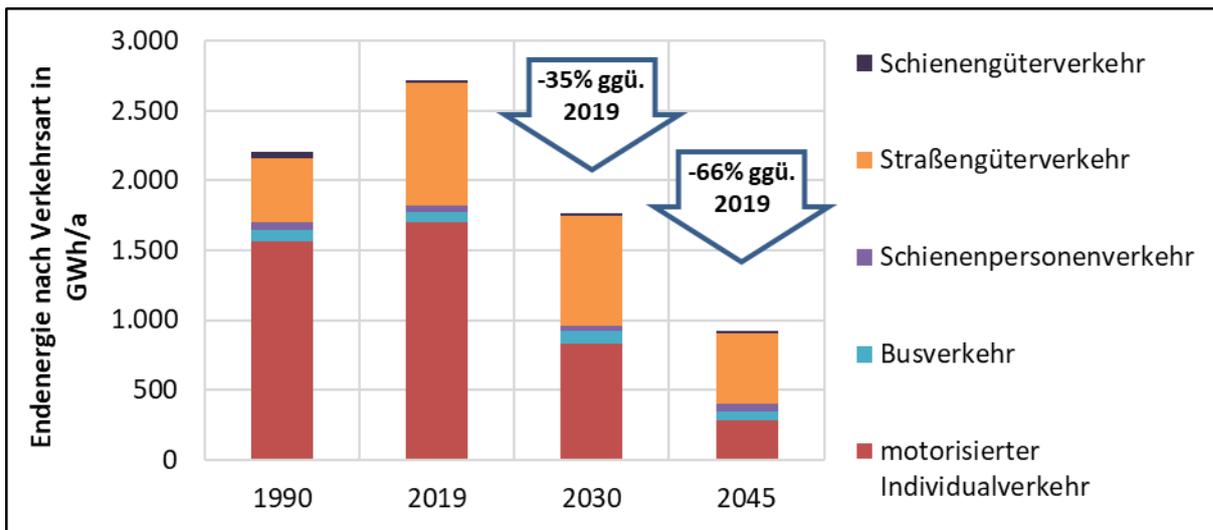


Abbildung 8: Endenergiebedarf nach Verkehrsart im Landkreis Augsburg in GWh/a für die Jahre 1990, 2019 und Prognosen für 2030 und 2045. Eigene Darstellung nach eigenen Berechnungen.

Aus einer Reduktion der PKW-Fahrleistung und der verstärkten Nutzung effizienter Elektromotoren ergibt sich eine Reduktion des Endenergieverbrauchs um rund 35 Prozent bis 2030 und 66 Prozent bis 2045 für den Mobilitätssektor. Die Reduktion erfolgt hauptsächlich im mIV. Dessen Energiebedarf halbiert sich nach den Berechnungen bis 2030 und sinkt bis 2045 um 85 Prozent.

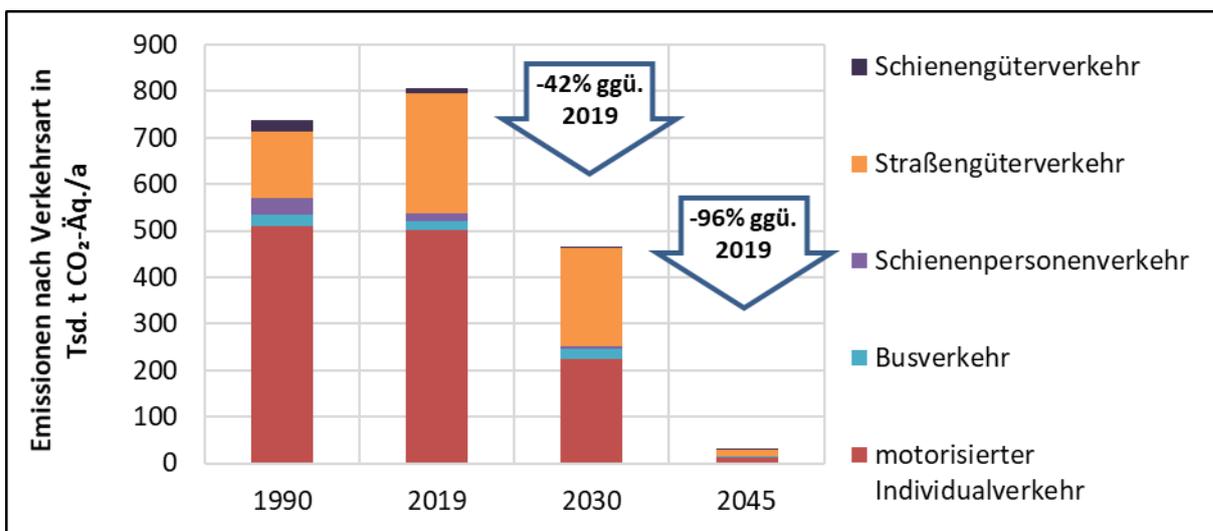


Abbildung 9: THG-Emissionen nach Verkehrsart im Landkreis Augsburg in Tsd. Tonnen CO₂-Äquivalente im Jahr; für 1990, 2019 und Prognosen für 2030 und 2045. Eigene Darstellung nach eigenen Berechnungen.



Für die THG-Emissionen des Verkehrssektors im Landkreis Augsburg ergibt sich ein Reduktionspfad, bei dem 2030 bereits 42 Prozent und 2045 insgesamt 96 Prozent der THG-Emissionen eingespart werden können. Bis auf den Busverkehr, dessen Emissionen bis 2030 zunächst um ein Viertel steigen, finden **in allen Bereichen Emissionssenkungen** statt.

Dass die Emissionen bis 2045 nicht komplett bis auf null gesenkt werden können, liegt daran, dass auch dann noch im Energiesektor geringe Mengen an Treibhausgasen emittiert werden. Zur Erreichung „echter“ „Treibhausgasneutralität“ im Sinne des Netto-Null-Ziels müssen die verbleibenden Restemissionen durch bundesweite Senken, also durch den Entzug von Treibhausgasen aus der Atmosphäre in technischen oder biologischen Prozessen gesenkt werden.

Der aufgezeigte Entwicklungspfad ist ein möglicher Weg in die Klimaneutralität 2045, bei dem der Landkreis seine Ziele, Mobilität gewährleisten und Emissionen senken, verfolgt. Unter den Umständen der **Bevölkerungszunahme** steht der Landkreis **vor besonderen Herausforderungen**.

Die Annahmen haben gezeigt, dass die Erreichung eines derartigen Ziels gewisser Rahmenbedingungen bedarf. Im Güterverkehr besteht beispielsweise noch ein Mangel an Verladeplätzen, die eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene möglich machen. Um das Klimaziel zu erreichen, muss zudem die extreme Steigerung der Nachfrage nach kleinteiligen Transportdienstleistungen begrenzt werden.

Für die Verkehrsunternehmen im öffentlichen Verkehr stellt das hier angenommene Wachstum eine enorme Herausforderung dar. Zur Zielerreichung muss die Förderlandschaft und die Infrastruktur lokal und auf übergeordneter Ebene umgebaut werden.

Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie für den Landkreis Augsburg umfasst folgende Bausteine:

- Ein **Leitbild** und detaillierte **Leitlinien**
- **Strategische Zielsetzungen** für Veränderungen im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung
- Die Beschreibung von **Umsetzungspfaden** zur Erreichung der Ziele mit den dafür nötigen **Handlungsschwerpunkten**

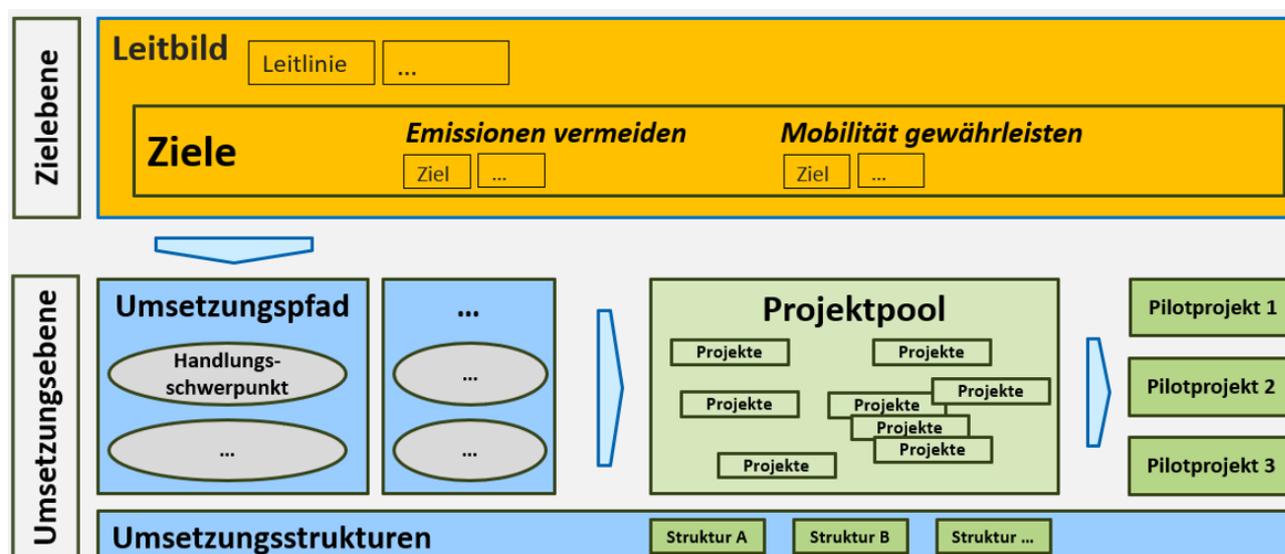


Abbildung 10: Die Mobilitätsstrategie für den Landkreis Augsburg im Überblick

Welchen Prinzipien folgt die Mobilitätsstrategie?

- Die Mobilitätsstrategie bildet den leitbildhaften und strategischen **Rahmen** für das **Mobilitätskonzept**.
- Die Strategie beinhaltet ein **Leitbild** mit **Leitlinien** in verschiedenen Handlungsfeldern.
- Das Leitbild und die Leitlinien setzen einen **visionären**, aber mit Blick in die Zukunft **realistischen** Rahmen.
- Die Leitlinien fußen auf den **Grundwerten** einer nachhaltigen Entwicklung sowie des guten Zusammenlebens der Menschen in der Region. Diese Werte bilden somit das **Fundament** für die Mobilitätsstrategie.
- Die **übergeordneten Zielsetzungen** lauten „**Mobilität gewährleisten**“ und „**Emissionen verringern**“.
- Der **strategische Teil** umfasst **konkrete Zieldefinitionen**, die Festlegung von **Handlungsschwerpunkten** sowie die Darstellung unterschiedlicher **Entwicklungspfade**.

Die vorliegende Mobilitätsstrategie fußt dabei auf **bestehenden strategischen Aussagen** aus den analysierten rahmengebenden Konzeptionen in der Region.

Umsetzungspfade und Handlungsschwerpunkte

Im Nachstehenden werden nun die notwendigen Umsetzungspfade zur Zielerreichung definiert und durch die Handlungsschwerpunkte näher beschrieben. Außerdem wird auf die Rolle des Landkreises sowie unterstützende Rahmenbedingungen eingegangen. Die folgende Grafik gibt einen Überblick über die Umsetzungspfade und Handlungsschwerpunkte.

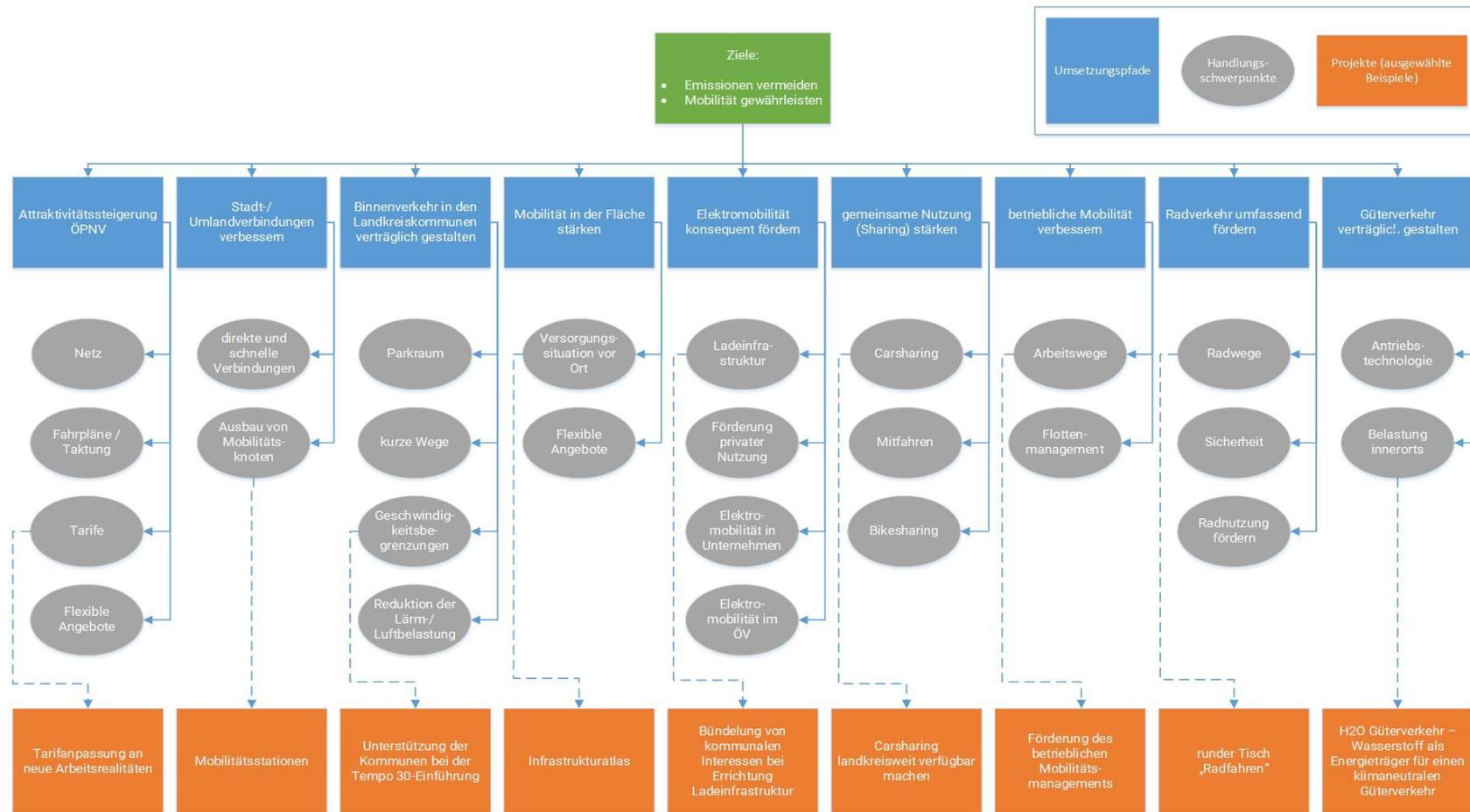


Abbildung 11: Umsetzungspfade und Handlungsschwerpunkte des Mobilitätskonzeptes des Landkreises Augsburg



Projektpool

Der Projektpool beinhaltet alle bestehenden Projekte, Ideen und konkreten Maßnahmenvorschläge, welche sich während der Entwicklung des Mobilitätskonzepts als geeignet herausgestellt haben.

Er dient dazu einen Überblick zu schaffen über die bereits im Prozess gesammelten und aus anderen Konzepten und Studien mit Bezug zum Landkreis aufgegriffenen Projektideen. Diese sollen in Kommunen, bei Interessensvertretungen und Partnern verankert und über Projekt-Arbeitsgruppen in die Umsetzung gebracht werden. Der Landkreis kann hierbei abhängig von den jeweiligen Maßnahmen unterstützen. Bei vielen Projekten ist eine Umsetzung nur dann möglich, wenn andere Akteure mit einbezogen werden.

Um Fortschritte bei der Umsetzung sichtbar zu machen und die Projektideen zu konkretisieren, wurde ein Excel-Tool mit weitergehenden Informationen zu den Projekten erstellt. Dieses kann auch zum Monitoring genutzt werden. Zu diesen Informationen zählen gutachterliche Einschätzung zu folgenden Aspekten:

- Handlungsmöglichkeit auf Landkreisebene
- Umsetzungsbereitschaft der Akteurslandschaft
- Beitrag zur regionalen Wertschöpfung
- Sichtbarkeit der Ergebnisse
- Möglichkeit der schnellen Umsetzung
- Maßnahmenschärfe
- Reduzierung des Flächenverbrauchs
- Potenzial zur Minderung von Treibhausgasemissionen

Unter anderem sind die Projekte den vielfältigen Beteiligungsrunden (z.B. kommunale Arbeitsgruppen Nord, Mitte, Suburban und Süd) entsprungen. Weiterhin finden viele der Projekte ihren Ursprung in bestehenden Konzepten mit Mobilitätsbezug, welche ausgiebig gesichtet und zusammengetragen wurden. Dabei wurde der Umsetzungsstatus abgeglichen, sodass nur aktuell laufende sowie zukünftige Projekte aufgenommen wurden. Neben Konzepten mit direktem Mobilitätsbezug wurden auch Konzepte mit sekundärem Bezug begutachtet. Des Weiteren wurden Projekte aus relevanten Akteursgruppen beigesteuert sowie aus eigener Recherche von Vorreiterkommunen unter Beachtung der Übertragbarkeit hinzugefügt. Vereinzelt wurden neue Projektideen entwickelt, um alle Umsetzungspfade adäquat in dem Mobilitätskonzept zu berücksichtigen. Insgesamt dient der Projektpool damit als Übersicht sowie als Planungstool für das Mobilitätsmanagement des Landkreises Augsburg.

Der gesamte Projektpool ist beim Landkreis Augsburg digital abrufbar.

Projekte nach Umsetzungspfad

In Abbildung 12 wird deutlich, dass sich die meisten der Projekte entweder Querschnittsmaßnahmen (insgesamt 13) sind oder einen direkten Bezug zu den Umsetzungspfaden „Radverkehr umfassend fördern“ (18) oder „Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs“ (10) nehmen. Das liegt insbesondere daran, dass die bestehenden Konzepte in diesen Bereichen eine hohe Anzahl an Projektideen liefern.

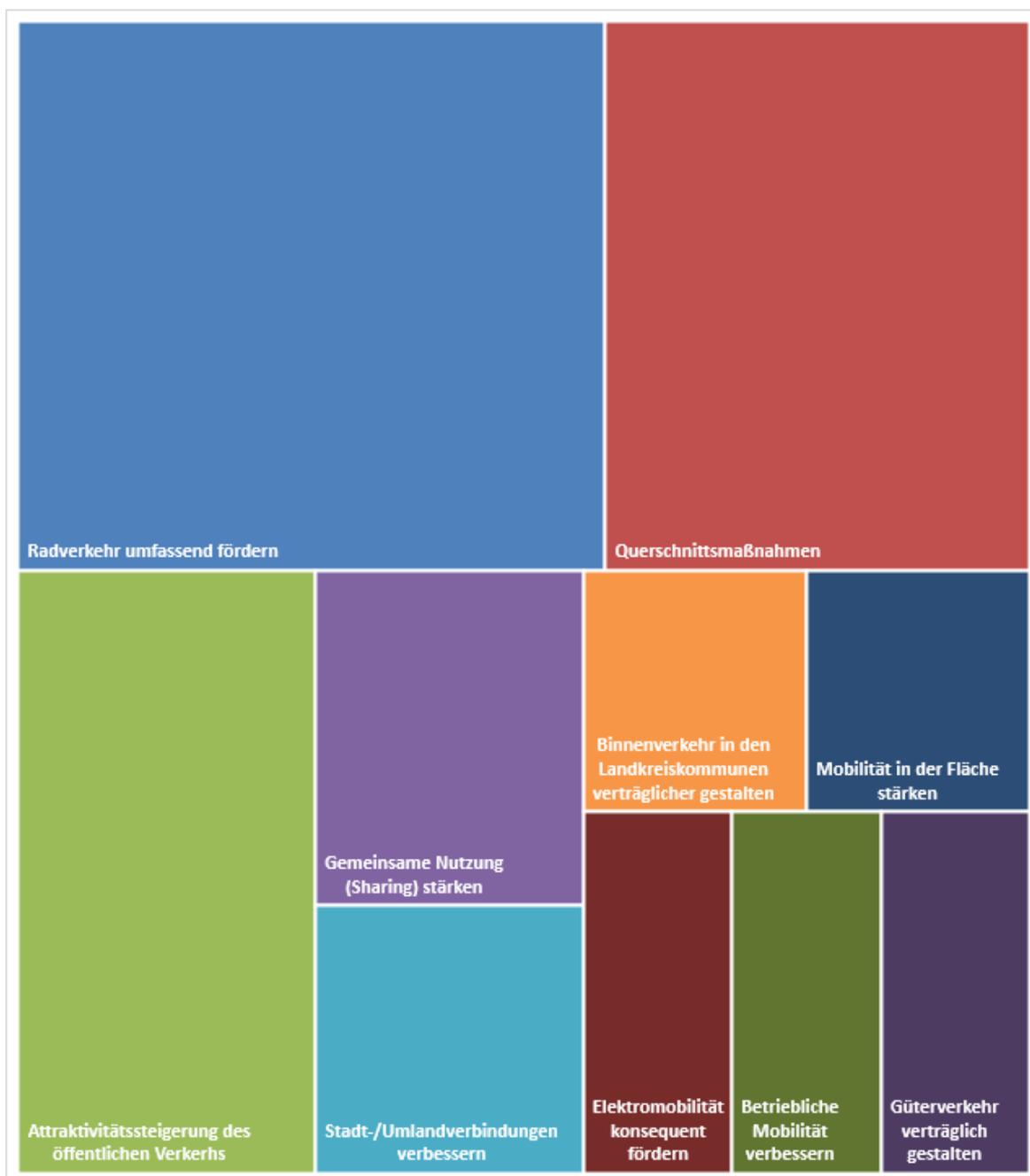


Abbildung 12: Visualisierung der Anteile der Umsetzungspfade im gesamten Projektpool



Pilotprojekte

Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch ein Gruppenprojekt

Kurzbeschreibung

Beim Pilotprojekt zum betrieblichen Mobilitätsmanagement handelt es sich um die Durchführung eines **Gruppenprojekts** (vergleichbar den Modellprojekten aus dem Bundesprogramm Mobil.Pro.Fit.) für und mit Unternehmen im Landkreis. Ein derartiges Projekt wird üblicherweise mit einer Gruppe von acht bis zehn Unternehmen durchgeführt.

Der Landkreis mit seinem Mobilitätsmanagement nimmt dabei eine zentrale Rolle bei der Initiierung, Durchführung und Beauftragung des **Gruppenprojektes** sowie der begleitenden **Netzwerkarbeit** zur Gewinnung von Betrieben für das Projekt ein.

Im Rahmen des Projektes wird die Mobilitätssituation in den Unternehmen des Landkreises bezüglich Arbeitswegen, Dienstreisen und Fuhrpark verbessert.

Die Landkreisverwaltung kann dabei ihrer Vorbildfunktion gerecht werden, sich selbst im behördlichen Mobilitätsmanagement engagieren und so an den eigenen Standorten die Mobilität in den Handlungsfeldern nachhaltig beeinflussen. Erfahrungen aus diesem Prozess fließen in die Koordination im Rahmen des Gruppenprojekts ein.

Die Umsetzung des Gruppenprojekts erfolgt durch die Verwaltung mit möglicherweise Unterstützung eines externen Dienstleisters und umfasst folgende Aspekte:

- Finanzielle Unterstützung – z.B. Zuschüsse für externe Beratungsleistungen und/oder Analysen, die im Rahmen des Prozesses benötigt werden
- Koordinierende Unterstützung – die Terminierung von Treffen und Organisation bis zu Aufbereiten von Inhalten ist eine zentrale Notwendigkeit für die Etablierung eines Netzwerkes
- Bereitstellung von Ressourcen in Form von Räumlichkeiten, Moderationsleistungen, Kontakten zu Mobilitätsdienstleistern etc.
- Öffentlichkeitswirksame Auszeichnung der Unternehmen nach erfolgreicher Teilnahme vergleichbar einer Zertifizierung – anknüpfend an solche Auszeichnungen/Qualifikationen können zusätzliche Anreize geschaffen werden

- Abhängig von der fachlichen und methodischen Qualität einer Koordinierungsrolle können auch direkt Beratungsleistungen in den Prozess eingebracht werden. Gegebenenfalls ist über Weiterbildungen (Angebote bei der IHK) die Qualifikation sicherzustellen

Ein räumlicher wie thematischer Fokus kann dabei auf Gewerbegebieten liegen, in denen sich durch die Nachbarschaft von Unternehmen weitere Ansatzpunkte für Maßnahmen ergeben.

Das oben erwähnte, im Modellvorhaben Mobil.Pro.Fit. entwickelte und erprobte Format für ein Gruppenprojekt für betriebliches Mobilitätsmanagement, beinhaltet im Überblick folgenden Aufbau und Ablauf:



Abbildung 13: Idealtypischer Aufbau eines Gruppenprojekts im Modellvorhaben Mobil.Pro.Fit. (Quelle: <http://www.mobilprofit.de>)

Die **zentralen Bausteine** sind:

- Eine öffentlichkeitswirksame **Auftaktveranstaltung**
- Die Abfolge von mehreren (Empfehlung: vier) gemeinsamen **thematischen Workshops**
- Die damit verzahnte Abfolge von mehreren (Empfehlung: vier) **Einzelberatungen** vor Ort in den Unternehmen
- Eine öffentlichkeitswirksame **Auszeichnungsveranstaltung** zum Abschluss

Ausweitung des Carsharing-Angebotes in der Fläche durch „Runden Tisch Carsharing“

Kurzbeschreibung

Das Pilotprojekt zum **flächendeckenden Carsharing** zielt auf eine **Ausweitung der bereits verfügbaren Carsharing-Angebote** in die Fläche auf möglichst viele Gemeinden ab.

Die aktuelle **Ausgangssituation** mit Angeboten in mehreren Landkreis-kommunen und zwei zur Ausweitung der Angebote bereiten Carsharing-Anbietern ist als sehr positiv zu bewerten. Darauf aufbauend sollen sich sowohl **Angebot** als auch **Nachfrage** künftig kontinuierlich positiv entwickeln.

Um dies zu unterstützen, nimmt das **Mobilitätsmanagement des Landkreises eine koordinierende Rolle** ein. Ziel der Koordination ist die Kooperation und Harmonisierung zwischen den Anbietern und Kooperationspartnern wie dem AVV zu stärken. Als Instrument wird ein „**Runder Tisch Carsharing**“ für den Landkreis Augsburg ins Leben gerufen. Die dort zu behandelnden Themen sind der Aufbau von neuen Angeboten, Maßnahmen zur Erhöhung der Nachfrage sowie Erfahrungsaustausch innerhalb des Landkreises und darüber hinaus. Zu diesem werden nach Bedarf interessierte Kommunen und/oder Carsharing-Anbieter zum Erfahrungsaustausch zugezogen. Der „Runde Tisch Carsharing“ findet in regelmäßigen Abständen statt und kann auch bei interessierten Kommunen tagen. Vor Ort kann somit unter Einbezug von Aktiven der Aufbau neuer Angebote angestoßen und unterstützt werden.

Der Landkreis mit seinem Mobilitätsmanagement wird so zu einem zentralen Ansprechpartner für Kommunen und Anbieter.

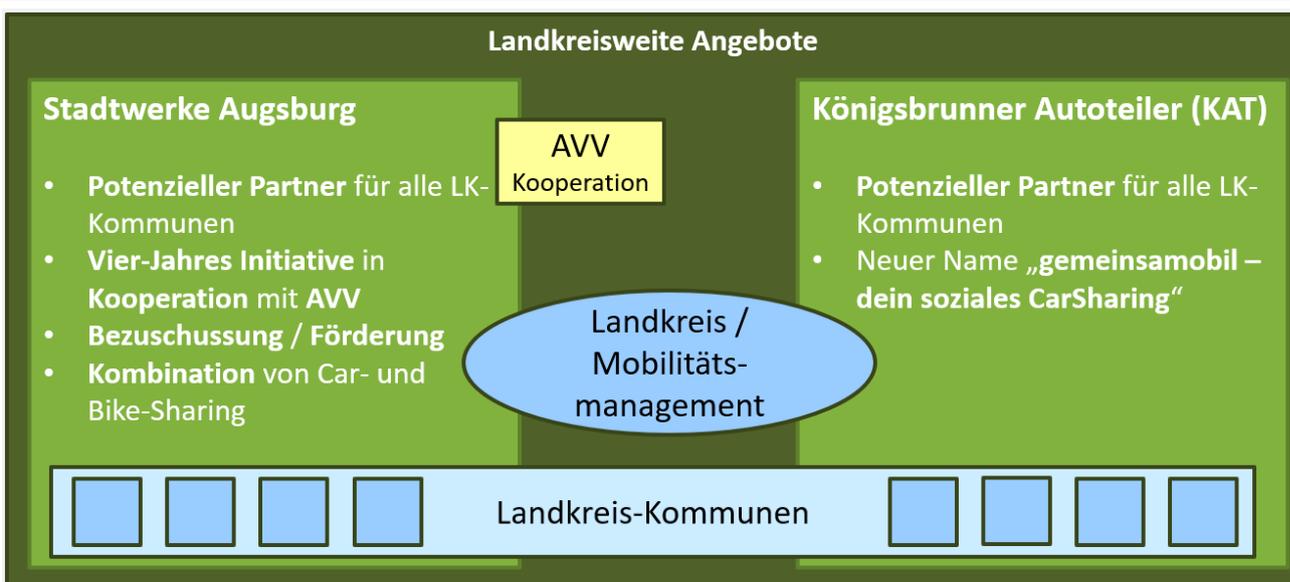


Abbildung 14: Überblick der Kooperation zwischen den Akteuren zur Ausweitung des Carsharing-Angebots in der Region. Eigene Abbildung

Umsetzungsstruktur

Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist eine geeignete Umsetzungsstruktur. Ein zentraler Baustein für die Umsetzung soll in Zukunft das „Mobilitätsforum für den Landkreis Augsburg“ sein, das in der nachstehenden Grafik dargestellt wird.

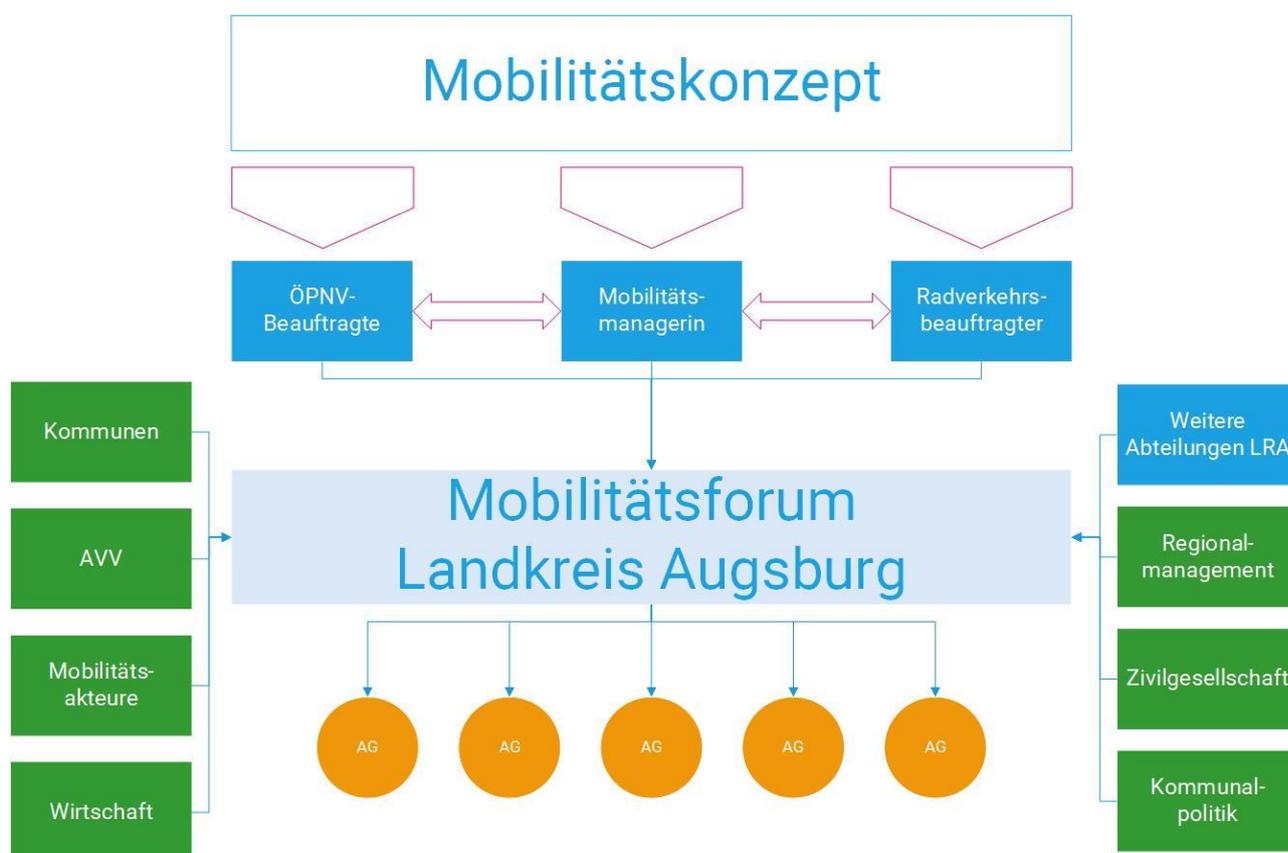


Abbildung 15: Mobilitätsforum und Akteure

Aus dem Mobilitätsforum, das bspw. einmal jährlich zusammenkommt, können sich weitere Arbeitsgruppen gründen, die gezielte Fragestellungen oder Projekte weiterverfolgen. Zum Mobilitätsforum wird über das Mobilitätsmanagement eingeladen. Dieses betreut auch die daraus resultierenden Arbeitsgruppen.



Fazit

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept wird dargelegt, wie der Landkreis Augsburg seiner Verantwortung bei der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft nachkommen kann.

Kern des Mobilitätskonzepts ist eine ganzheitliche, abgestimmte und von den beteiligten Akteuren getragene **Mobilitätsstrategie** mit Zielvorstellung für die Mobilität der Zukunft. Ein **Leitbild** beschreibt, wie diese Zukunft der Mobilität in seinen Facetten im Landkreis aussehen würde. Die übergeordneten Zielsetzungen lauten dabei „**Mobilität gewährleisten**“ und „**Emissionen verringern**“.

Maßnahmen zur allgemeinen **Verbesserung**, der **Vermeidung**, **Verlagerung** und **verträglicheren** Abwicklung der Verkehre tragen dem Klimaschutz bei. Die entsprechenden Zielsetzungen antworten dabei auf übergeordnete Klimaschutzziele auf Landes-, Bundes und EU-Ebene.

Die Mobilitätsstrategie fußt dabei auf **neun Umsetzungspfaden**:

- Attraktivität im öffentlichen Verkehr steigern
- Stadt-/Umlandverbindungen verbessern
- Binnenverkehr in den Landkreiskommunen verträglicher gestalten
- Mobilität in der Fläche stärken (ländliche Gebiete)
- Elektromobilität konsequent fördern
- Gemeinsame Nutzung (Sharing) stärken
- Betriebliche Mobilität verbessern
- Radverkehr umfassend fördern
- Güterverkehr verträglich gestalten

Damit antwortet das Konzept auf Erkenntnisse aus der umfassenden **Analysephase**, die **Handlungsbedarfe** mit den folgenden Schwerpunkten offenlegte:

- Die täglichen Wege sind im durch **Berufspendeln** stark geprägten Landkreis Augsburg ein Hauptansatzpunkt für Aktivitäten hin zu nachhaltigerer Mobilität.
- Die Erreichbarkeit von Arbeitsorten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln spielt eine zentrale Rolle und prägt das Verkehrsgeschehen auf Stadt-/Umlandverbindungen.
- Durch gezielte Aktivitäten mit Unternehmen im Rahmen eines **betrieblichen Mobilitätsmanagements** können sowohl die Bereiche Arbeitswege als auch Fuhrparke sowie Gütertransport bearbeitet werden.
- Eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr in der Breite können nur **ÖPNV-Angebote von hoher Qualität** in allen Ausprägungen (Netz, Takt, Tarife) bieten.
- Wo eine Abkehr vom motorisierten Individualverkehr nicht möglich oder realistisch erscheint, bieten **gemeinschaftliche Nutzung** (Mitfahren, Carsharing) und vor allem alternative Antriebstechnologien große Potenziale.
- Positive Veränderungen im Radverkehr sind von **guter Radinfrastruktur** abhängig, die häufig in Flächenkonkurrenz steht.



- Die **Nahversorgungssituation** in den Gemeinden ist maßgeblich für die zurückzulegenden Versorgungswege und weist laut Datenanalyse in Teilen des Landkreises relevante Verbesserungspotenziale auf.
- Der **demografische Wandel** bringt spezifische Ansprüche an die Angebote in allen Mobilitätsbereichen mit sich.

Die Umsetzungspfade konkretisieren sich somit in zentralen Handlungsfeldern. In diesen sind zahlreiche aktuelle und geplante Aktivitäten zu beobachten. Einen Überblick dazu bietet der **Projekt-pool** mit über 60 konkret benannten Projekten, die zukünftig zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie beitragen können.

Aus dem Beteiligungsprozess und der anschließenden Bewertung der Maßnahmen haben sich zwei **Pilotprojekte** für den Umsetzungsstart herauskristallisiert. Es handelt sich dabei um die Projekte „Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch ein Gruppenprojekt“ und „Ausweitung des Carsharing-Angebotes in der Fläche durch ‚Runden Tisch Carsharing‘“. Diese wurden im Rahmen des Konzepts detaillierter ausgearbeitet. Vertiefend wurde außerdem die Maßnahme Mobilitätsstationen betrachtet, die mittlerweile vom AVV aufgenommen und verfolgt wird.

Dabei kann im Landkreis auf eine **engagierte Akteurslandschaft** ebenso wie eine **starke Unternehmenslandschaft** gebaut werden.

Für die **Umsetzung** des Konzepts sind geeignete **Strukturen** geschaffen (Mobilitätsmanagement des Landkreises) bzw. entwickeln sich aktuell (Mobilitätsforum).

Das **Mobilitätsmanagement** des Landkreises ist in seiner zentralen, vernetzenden und koordinierenden Funktion erste Anlaufstelle für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts.

Nachhaltige Mobilität ist im Landkreis Augsburg damit auf einem guten Weg. Alle Akteure im Landkreis sind eingeladen an der Gestaltung der Mobilität der Zukunft mitzuwirken.