

**Beschlussvorlage****BSV/24/10714**

Federführend: Mobilitäts- und Tiefbauamt  
Referent/in: Steffen Kercher, Berufsm. Stadtratsmitglied  
Datum: 03.04.2024

---

| <b>Beratungsfolge</b> |   | <b>Status</b> |
|-----------------------|---|---------------|
| 15.05.2024            | Bau-, Hochbau- und Konversionsausschuss<br>(Bauausschuss) | Öffentlich    |
| 16.05.2024            | Stadtrat Augsburg   | Öffentlich    |

---

**Augsburger Mobilitätsplan - Mobilitätsstrategie**

---

**Hinweis auf einschlägige Vorgänge**

| Vorlage Nr.  | Vorgang   |
|--------------|---|
| BSV/21/04901 | Neuaufstellung des Gesamtverkehrsplans                    |
| BSV/21/06000 | Neuaufstellung des Gesamtverkehrsplans (Projektbeschluss) |
| BSV/21/06666 | Studie „Klimaschutz 2030“                                 |
| BSV/22/08092 | Augsburger Mobilitätsplan, aktueller Sachstand            |
| BSV/22/08092 | Augsburger Mobilitätsplan, mündlicher Bericht             |
| BSV/23/09465 | Augsburger Mobilitätsplan – Zielkonzept                   |
| BSV/23/09324 | Augsburger Mobilitätsplan - Pilotprojekte                 |

---

**Gesamtkosten:** 1.100.000,00 € Siehe finanzielle Auswirkungen (Anlage 1)

## Beschlussvorschlag

- 1) Der Stadtrat stimmt zu, dass die zukünftige Entwicklung von Verkehr und Mobilität in Augsburg am Zielkonzept des Augsburger Mobilitätsplans (dargestellt in Anlage 3), bestehend aus
  - den Wirkungszielen,
  - den Wirkungsindikatoren mit entsprechenden Zielwerten und
  - dem Leitbild (gesamstädtisch und teilräumlich differenziert),ausgerichtet werden soll.
- 2) Die Verwaltung wird beauftragt, allen weiteren zukünftig zu erarbeitenden mobilitätsrelevanten Konzepten für die Stadt Augsburg sowie insbesondere dem zweiten Teil des Augsburger Mobilitätsplans dieses Zielkonzept sowie die Aussagen der in der Mobilitätsstrategie formulierten Strategiebausteine zu Grunde zu legen.
- 3) Die Verwaltung wird beauftragt, die Zielerreichung unter Verwendung der Wirkungsindikatoren und Zielwerte in einem regelmäßigen Abstand von ca. 5 Jahren zu evaluieren und dem Stadtrat zu berichten.
- 4) Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass eine vollständige Zielerreichung der beschriebenen Zielwerte nicht allein durch Maßnahmen im kommunalen Wirkungsbereich sichergestellt werden kann.
- 5) Die Verwaltung wird mit der Bearbeitung des zweiten Teils des Augsburger Mobilitätsplans beauftragt. Die Bearbeitung erfolgt unter der maßgeblichen Prämisse, die Wirkungsziele und die festgelegten Zielwerte im Rahmen der Möglichkeiten des kommunalen Wirkungsbereichs in einem möglichst hohen Maße zu erreichen.
- 6) Die Verwaltung wird beauftragt, die für die Bearbeitung des zweiten Teils des Augsburger Mobilitätsplans benötigten Haushaltsmittel für den Doppelhaushalt 2025/26 anzumelden.
- 7) Die Verwaltung wird beauftragt, innerhalb des Bearbeitungszeitraums des Augsburger Mobilitätsplans, Teil 2 einen begleitenden Mobilitätskongress durchzuführen und entsprechende Haushaltsmittel für den Nachtragshaushalt 2024 sowie den Doppelhaushalt 2025/26 anzumelden.

---

## Begründung

### Ausgangslage und Einordnung

Im Herbst 2021 wurde durch die Bauverwaltung der Auftrag zur Bearbeitung des Augsburger Mobilitätsplans (AMP), Teil 1 an eine Arbeitsgemeinschaft aus drei Fachbüros vergeben. Ende 2023 wurde mit der Mobilitätsstrategie des Augsburger Mobilitätsplans das wesentliche

Ergebnis des Arbeitsprozesses der letzten zwei Jahre vorgelegt. Die Mobilitätsstrategie ist dieser Beschlussvorlage als Anlage 5 beigefügt. Sie fasst alle wesentlichen Ergebnisse der Bearbeitung (Analysen, Szenarien, Zielkonzept) des AMP, Teil 1 zusammen und leitet sechs Strategiebausteine ab, welche als Grundlage für zukünftige mobilitätsrelevante Planungen und Konzepte für die Stadt Augsburg sowie insbesondere die weitere Bearbeitung des Augsburger Mobilitätsplans, Teil 2 im Zeitraum 2024 bis 2026 dienen sollen.

#### Zu Tenorpunkt 1) – Zielkonzept des Augsburger Mobilitätsplans

Das Zielkonzept ist ein wesentliches Ergebnis des Bearbeitungsprozesses für den Augsburger Mobilitätsplan, Teil 1. Das Zielkonzept besteht aus qualitativ formulierten Wirkungszielen, quantitativ messbaren Wirkungsindikatoren, Zielwerten zu den Wirkungsindikatoren sowie einem Leitbild (gesamstädtisch und teilräumlich differenziert). Dieses Zielkonzept wurde bereits im Rahmen der Beschlussfassung vom 27.07.2023 (BSV/23/09465) ausführlich erläutert und vom Stadtrat zur Kenntnis genommen sowie als Grundlage für die folgenden Schritte der Ausarbeitung des Augsburger Mobilitätsplans bestätigt. Jedoch konnten zum damaligen Zeitpunkt noch keine abschließenden Aussagen zu den Zielwerten getroffen werden, da der Bearbeitungsteil der Szenarienuntersuchung noch nicht abgeschlossen war. Inzwischen liegen die entsprechenden Ergebnisse vor, darauf aufbauend hat die mit der Erarbeitung des Augsburger Mobilitätsplans beauftragte Arbeitsgemeinschaft eine fachgutachterliche Empfehlung für die Festlegung der Zielwerte entwickelt. Eine Darstellung des vollständigen Zielkonzepts einschließlich Angabe und Erläuterung der Zielwerte ist dieser Beschlussvorlage als Anlage 3 beigefügt.

#### Zu Tenorpunkt 2) – Strategiebausteine

Die Strategiebausteine wurden aus den wesentlichen Ergebnissen der Mobilitätsanalyse sowie der Szenarienuntersuchung des Augsburger Mobilitätsplans hergeleitet (vgl. Mobilitätsstrategie, Anlage 5, S. 45-48). Wesentliches Ergebnis der Szenarienuntersuchung ist die Feststellung, dass zentrale Ziele der Stadt Augsburg für eine stadtverträgliche und klimaneutrale Mobilität auch durch sehr ambitionierte Aus- und Umbaumaßnahmen der städtischen Verkehrssysteme (unter Einbeziehung von sowohl „Pull“- als auch „Push“-Ansätzen) nur eingeschränkt erreicht werden können. Eine hohe Zielerreichung, z.B. gemäß den Empfehlungen der im Jahr 2021 im Auftrag der Stadt Augsburg erarbeiteten Studie „Klimaschutz 2030“ (vgl. BSV/21/06666), ist hingegen nur dann möglich, wenn nicht nur die Verkehrssysteme im Sinne nachhaltiger Mobilität aus- und umgebaut werden, sondern darüber hinaus ein weitreichender Verhaltenswandel wirksam wird. Weitere Ergebnisse und Erläuterungen zur Szenarienuntersuchung in Form einer Zusammenfassung enthält die Anlage 4, sowie in ausführlicher Form die Mobilitätsstrategie (Anlage 5, S. 34-44). Dieser Verhaltenswandel soll sich im Sinne des AMP-Zielkonzepts in den alltäglichen Mobilitätsentscheidungen (z.B. veränderte Verkehrsmittelwahl und kürzere Wege) der

Menschen niederschlagen. Diese sind jedoch in hohem Maße abhängig von grundlegenden Lebensumständen, insbesondere von:

- Wohnstandort und Siedlungsstrukturen,
- Lebensphasen und damit verbunden Merkmalen (z.B. Führerscheinbesitz, Berufstätigkeit, Familiensituation, Mobilitätseinschränkungen etc.),
- Langfristigen Mobilitätsentscheidungen wie Besitz von Pkw, Fahrrad, Pedelec, ÖPNV-Abo/Deutschlandticket.

Die Strategiebausteine der Mobilitätsstrategie greifen genau diese Zusammenhänge auf und rücken die Bedürfnisse und Lebensumstände der Bürgerinnen und Bürger in den Fokus.

Die sechs Strategiebausteine der Mobilitätsstrategie lassen sich folgendermaßen zusammenfassen (ausführliche Erläuterungen in der Mobilitätsstrategie, Anlage 5, S. 56-63):

1. **Fokusgebiete des Mobilitätswandels:** Aufgrund der meist schon heute vorhandenen bzw. verkehrsplanerisch relativ leicht herstellbaren hohen Qualitätsniveaus der multimodalen Mobilitätsangebote haben Innenstadt, Stadtteilzentren und Neubaugebiete eine Vorreiterrolle bei der Veränderung von Mobilität und Straßenräumen. In diesen „Fokusgebieten des Mobilitätswandels“ erfolgt eine klare planerische Prioritätensetzung zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität sowie multimodalen Mobilitätsangeboten.
2. **Nachhaltige Mobilitätsbiografien:** Es wird eine Stärkung der Bindung der Menschen an nachhaltige Verkehrsmittel in bzw. über verschiedene(n) Lebensphasen unter Berücksichtigung jeweils unterschiedlicher Voraussetzungen und Bedürfnisse angestrebt; Umbruchsituationen im Lebenslauf werden als „Gelegenheitsfenster“ für Veränderungen genutzt.
3. **Zielgerechte Kostenstrukturen:** Kosten sind ein wichtiges Thema des Mobilitätswandels; es geht jedoch nicht nur um Preise, sondern auch um Kostenstrukturen. Hervorzuheben ist die Bedeutung des Pkw-Besitzes, welcher zu einer stark verzerrten Kostenwahrnehmung im Vergleich der Verkehrsmittel führen kann. Wichtig ist deshalb die Schaffung von guten Voraussetzungen für eine alltagstaugliche Mobilität ohne privaten Pkw-Besitz.
4. **Emissionsfreier motorisierter Verkehr:** Trotz Mobilitätswandel bleibt das Auto wichtiger Bestandteil des Mobilitätssystems. Zur Erreichung von Klimaneutralität sind deshalb günstige Voraussetzungen für die Nutzung CO<sub>2</sub>-freier Antriebe von hoher Bedeutung.
5. **Stadt-regionale Mobilitätslösungen:** Eine leistungsfähige Infrastruktur wird für alle Verkehrsmittel erhalten bzw. weiterentwickelt; dabei werden klare aber auch (z.B. teilträumlich) differenzierte Prioritäten gesetzt und es wird eine Koordinierung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung angestrebt.
6. **Organisation und Kooperation:** Mobilitätswandel ist eine gesamtgesellschaftliche Querschnittsaufgabe. Die Schaffung adäquater Organisationsstrukturen und ein gutes Ineinandergreifen von Maßnahmen bzw. Aktivitäten möglichst vieler Akteure (Stadt, Region, Land, Bund, Wirtschaft, Bildungseinrichtungen, ...) in unterschiedlichsten Handlungsfeldern (Infrastruktur, Mobilitätsdienstleistungen, Kosten und Anreize, Kommunikation, ...) ist von hoher Bedeutung.

Die Strategiebausteine enthalten somit keine spezifischen Handlungsempfehlungen, sondern beschreiben Schlüsselthemen für die Erreichung der Wirkungsziele. Sie sind als Querschnittsthemen zu verstehen, welche zukünftig bei allen mobilitätsrelevanten Planungen der Stadt Augsburg berücksichtigt werden sollen und beschreiben als solche vor allem eine Herangehensweise bzw. ein Problemverständnis, nehmen jedoch konkrete Lösungen oder Maßnahmen weder hinsichtlich Art noch hinsichtlich Skalierung vorweg. Somit sind sie weitgehend unabhängig von äußeren (z.B. rechtlichen, finanziellen, technologischen, politischen) Rahmenbedingungen. Dadurch können sie dem Umsetzungsprozess auch unter sich ändernden äußeren Rahmenbedingung langfristige Kontinuität und Orientierung geben.

#### Zu Tenorpunkten 3) und 4) – Evaluation der Zielwerte

Im Rahmen einer strategischen Mobilitätsplanung sollen sogenannte SMARTe Ziele definiert werden, dabei steht SMART für „Spezifisch“, „Messbar“, „Angemessen“, „Realistisch“ und „Terminiert“. Bei den Wirkungsindikatoren handelt es sich deshalb um quantitativ messbare Kenngrößen. Die Wirkungsindikatoren müssen mit Zielwerten hinterlegt werden, um eine Evaluation der Zielerreichung in der Zukunft zu ermöglichen. Somit spielt die Verfügbarkeit von Daten eine wichtige Rolle für die Festlegung der Indikatoren. Die wichtigste Datengrundlage für die Mobilitätsentwicklung in der Stadt Augsburg ist die Erhebung „Mobilität in Städten – SrV“ der TU Dresden, an der die Stadt Augsburg seit 2003 regelmäßig teilnimmt. Die SrV-Erhebung ist repräsentativ und findet alle 5 Jahre statt (Ergebnisbereitstellung in der Regel im Folgejahr). Der SrV-Erhebungsturnus gibt somit auch die Zeitpunkte vor, zu denen eine Evaluation der Zielerreichung für die Wirkungsindikatoren des Augsburger Mobilitätsplans erfolgen kann. Datengrundlage der Bearbeitung des Augsburger Mobilitätsplans, Teil 1 war die SrV-Erhebung aus dem Jahr 2018. An der SrV-Methodik nehmen deutschlandweit zahlreiche Städte nach einheitlicher Methodik teil, sodass auch vergleichende Betrachtungen möglich sind.

Bei der Festlegung der Zielwerte sowie einer späteren Evaluation der Zielerreichung ist zu berücksichtigen, dass die angestrebten Wirkungen (z.B. Modal-Split-Veränderung) durch mobilitäts- bzw. verkehrsplanerische Maßnahmen nur indirekt beeinflusst werden können und auch in hohem Maße von Maßnahmen und Strategien zahlreicher anderer Akteure (in Region, Land, Bund, Wirtschaft, Gesellschaft etc.) abhängen. Die Erreichung der Wirkungsziele ist somit eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, zu der die Stadt Augsburg wichtige Beiträge leisten, sie aber nicht im eigenen Wirkungsbereich sicherstellen kann. Bei der Festlegung der AMP-Zielwerte wurde deshalb eine Abstufung der Zielerreichung in den Kategorien „teilweise erreicht“, „überwiegend erreicht“ und „voll erreicht“ eingeführt. Außerdem wird für jeden Wirkungsindikator eine Einschätzung ergänzt, wie hoch die Einwirkungsmöglichkeit der Stadt Augsburg jeweils ist. Vor allem bei Wirkungsindikatoren mit geringer oder mittlerer Einwirkungsmöglichkeit der Stadt Augsburg ist davon auszugehen, dass alleinige Maßnahmen der Stadt Augsburg nicht ausreichend sein werden, um eine hohe Zielerreichung herbeizuführen. Gleichzeitig ist jedoch zu betonen, dass Maßnahmen

der Stadt Augsburg in ihrem eigenen Wirkungsbereich bei allen Wirkungsindikatoren von hoher Bedeutung sind, um eine hohe Zielerreichung zu ermöglichen.

Die für die Wirkungsindikatoren im einzelnen festgelegten Zielwerte werden in Anlage 3 dieser Beschlussvorlage dargestellt und erläutert.

#### Zu Tenorpunkten 5) und 6) - Augsburger Mobilitätsplan, Teil 2

Ziel des zweiten Teils des Augsburger Mobilitätsplans ist es, konkrete Handlungsziele, Maßnahmen und Umsetzungspläne festzulegen, um einen möglichst hohen Beitrag zur Erreichung der im AMP, Teil 1 festgelegten Wirkungsziele zu generieren.

Das Zielkonzept wird deshalb im AMP, Teil 2 um Handlungsziele ergänzt, welche die angestrebten Ergebnisse von Maßnahmen im direkten Wirkungsbereich der Stadt Augsburg beschreiben, z.B.: „Inbetriebnahme von (Anzahl) Mobilitätsstationen bis 2028/33/38“. In einem weiteren Arbeitsschritt werden die Handlungsziele mit konkreten Maßnahmen hinterlegt, welche die Erreichung der Handlungsziele sicherstellen können. Gegebenenfalls werden Umsetzungskonzepte (z.B. für einen räumlichen Teilbereich) entwickelt, welche – unter Berücksichtigung von Abhängigkeiten, Ressourcen, Prioritäten etc. – die Abfolge der Umsetzung unterschiedlicher Maßnahmen darstellen.

Entsprechend der Ergebnisse des Teils 1 sind für den AMP, Teil 2 zwei inhaltliche Schwerpunkte geplant:

- 1) Angebotsplanung („Intermodaler Masterplan Hauptverkehrswege“): Fortschreibung der strategischen Verkehrsinfrastrukturplanung; integrierter, verkehrsmittelübergreifender Ansatz; Berücksichtigung intermodaler Schnittstellen sowie Verkehrslenkung und -steuerung.
- 2) Nachfragemanagement („Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie“): z.B. quartiersbezogene Mobilitätskonzepte; zielgruppenspezifische Ansprache und Maßnahmen; Testmöglichkeiten für nachhaltige Mobilitätsangebote und Nutzungsanreize zur Verstetigung.

Die jeweilige Bearbeitung der beiden Schwerpunkte wird mit der Umsetzung von Pilotprojekten verzahnt. Die Pilotprojekte sind (vgl. BSV/23/09324):

- Mobilitätsmanagement im Klimaquartier Rechts der Wertach (Umsetzung begonnen),
- Test-Projekt für E-Lastenräder im Gewerbe (Umsetzung begonnen),
- Tempo-30-Pilotversuche bzw. dauerhafte Anordnungen auf ausgewählten Straßenabschnitten (teilweise umgesetzt, weitere in Planung).

Für das Projekt Augsburger Mobilitätsplan, Teil 2 liegt der Stadt Augsburg eine Förderzusage für das Förderprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (DkV) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vor. Gemäß Zuwendungsbescheid werden zwei Projektstellen über je zwei Jahre bei der Stadt Augsburg sowie externe Vergaben u.a. für Qualitätsmanagement, Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrsmodellierung/Variantenbewertung gefördert. Die Projektlaufzeit gemäß Zuwendungsbescheid läuft seit 01.01.2024 bis 30.06.2026. Im Rahmen der Antragstellung

wurden seitens der Bauverwaltung Kosten für den AMP, Teil 2 in Höhe von ca. 1,0 Mio. Euro geschätzt. Die Höhe der DkV-Zuwendung liegt gemäß Zuwendungsbescheid bei 65% der zuwendungsfähigen Ausgaben, höchstens jedoch 611.249,07 €.

Eine ergänzende Förderung über die Förderrichtlinie Kommunaler Klimaschutz des Freistaats Bayern wurde beantragt und wird derzeit zwischen den Zuschussgebern des Bundes und des Freistaats geprüft und abgestimmt.

Hinsichtlich des weiteren Vorgehens bezüglich der Erarbeitung des AMP, Teil 2 ist geplant:

- Vorbereitende inhaltliche Arbeiten zur Angebotsplanung („Intermodaler Masterplan Hauptverkehrswege“): Quartale I-III 2024,
- Vorbereitung und Durchführung des Vergabeverfahrens „Qualitätssicherung der Angebotsplanung und Steuerung des fachlichen Abstimmungsprozesses“: Quartale II-III 2024,
- Vorbereitung und Durchführung des Vergabeverfahrens „Qualitätssicherung des Nachfragemanagements sowie Steuerung von fachlichen Abstimmungsprozessen und öffentlichen Beteiligungsprozessen“: vorauss. Quartale III-IV 2024,
- Ausschreibung und Besetzung der geförderten Projektstellen: Quartale II-III 2024,
- Bearbeitung der Angebotsplanung – Entwicklung von Handlungszielen, Ausarbeitung und Bewertung von Planfällen, Entwurf des Maßnahmenkatalogs: vorauss. Quartale IV 2024 – IV 2025,
- Bearbeitung des Nachfragemanagements – Entwicklung von Handlungszielen, Maßnahmen und Umsetzungskonzepten: vorauss. Quartale IV 2024 – IV 2025.

Detaillierte Bearbeitungskonzepte und Zeitpläne werden nach bzw. in Verbindung mit Beauftragung der externen Gutachter sowie Besetzung der Projektstellen aufgestellt.

#### Zu Tenorpunkt 7) – Mobilitätskongress

Im Rahmen eines Fachkongresses zum Thema Mobilität der Zukunft (genauer Titel noch festzulegen) sollen anerkannte Mobilitätsfachleute aus Deutschland nach Augsburg geholt werden um gemeinsam mit lokalen und regionalen Fachleuten sowie

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern über Lösungsansätze für eine nachhaltige, klimaneutrale und stadtverträgliche Mobilität für Augsburg zu diskutieren. Für die Durchführung des Kongresses wird ein Mittelbedarf in Höhe von ca. 100.000 Euro für Organisation (Vergabe an externen Dienstleister), Räumlichkeit, Technik, Catering, Reisekosten und Honorare der Referentinnen und Referenten und Öffentlichkeitsarbeit veranschlagt. Der Kongress soll parallel oder nachgelagert zur Erstellung des Augsburger Mobilitätsplans, Teil 2, stattfinden um dessen Ergebnisse vergleichend diskutieren zu können.

**Nachhaltigkeitseinschätzung:** (Beschluss des Stadtrats vom 30.11.2023, BSV/23/10027)  
erstellt – siehe Anlagen  
oder  
nicht erstellt – siehe obenstehende Begründung (letzter Absatz)

---

### Anlagen

- 1: Finanzielle Auswirkungen
- 2: Nachhaltigkeitseinschätzung
- 3: Wirkungsindikatoren & Zielwerte
- 4: Zusammenfassung Szenarien
- 5: Mobilitätsstrategie der Stadt Augsburg

---

| Datum      | Referat   | Referatsleiter                              |
|------------|-----------|---|
| 29.04.2024 | Referat 6 | Steffen Kercher, Berufsm. Stadtratsmitglied |