

**Sitzungsvorlage öffentlich**  
**Nr. GR/2022/028**

**Dezernat 2**

Federführung: Riemer, Günter und  
Reim, Svenja  
Telefon: +49 7021 502-202

AZ: 650.01  
Datum: 02.02.2022

**Einrichtung der Stabsstelle Digitale Infrastruktur und Mobilität  
im Dezernat 2**  
**- Grundsatzbeschluss und Inhaltliche Ausgestaltung zum  
Themenbereich Mobilität**

<b>GREMIUM</b>	<b>BERATUNGSZWECK</b>	<b>STATUS</b>	<b>DATUM</b>
Ausschuss für Infrastruktur, Wohnen und Umwelt (IWU)	Vorberatung	nicht öffentlich	09.03.2022
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	16.03.2022

**ANLAGEN**

Anlage 1 - Grafische Darstellung der Zusammenhänge (ö)

**BEZUG**

- Weiterentwicklung der Organisation der Verwaltung in der Sitzung des Gemeinderats vom 21.07.2021 (§ 15 nö, Sitzungsvorlage GR/2021/086).
- Diverse Haushaltsanträge zum Doppelhaushalt 2022/2023 in der Sitzung des Gemeinderates vom 15.12.2021 (§ 145 ö, Sitzungsvorlage GR/2021/156).

**BETEILIGUNGEN UND AUSZÜGE**

Beglaubigte Auszüge an: OB, EBM, 130, 140  
Mitzeichnung von: 120, 130, 140, 230, 350, BMin

Dr. Bader  
Oberbürgermeister

## STRATEGISCHE AUSRICHTUNG

Die Entwicklung der Stadt Kirchheim unter Teck ist nachhaltig. Eine zeitgemäße Infrastruktur und miteinander in Einklang stehende stadtplanerische Entwicklungen sind Grundlage hierfür. Zentrale Voraussetzung ist die Gestaltung und Sicherung einer zukunftsfähigen Haushalts- und Finanzwirtschaft. Die sich stets ändernden Rahmenbedingungen werden berücksichtigt.

### Handlungsfelder

#### Priorität 1

- Wohnen und Quartiere
- Bildung
- Klimaschutz, Klimafolgenanpassung und Energie

#### Priorität 3

- Gesellschaftliche Teilhabe und bürgerschaftliches Engagement
- Kultur, Sport und Freizeit
- Gesundes und sicheres Leben

#### Priorität 2

- Wirtschaft, Arbeit und Tourismus
- Mobilität und Versorgungsnetze
- Umwelt- und Naturschutz

#### Priorität 4

- Moderne Verwaltung und Gremien

### Betroffene Zielsetzungen

- Der Verkehr in Kirchheim unter Teck ist umwelt- und menschenverträglich organisiert, gestaltet und leistet einen positiven Beitrag zur Stadtqualität.

## AUSWIRKUNGEN AUF DAS KLIMA

<input type="checkbox"/> <u>Keine Auswirkungen</u>	<i>Hinweise: t CO<sub>2</sub> äq/a = Tonnen Kohlendioxidäquivalente pro Jahr; Bei einer erheblichen Erhöhung sind Alternativen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Textteil dargestellt und das Klimaschutzmanagement wurde beteiligt.</i>
<input checked="" type="checkbox"/> <u>Positive Auswirkungen</u>	<input type="checkbox"/> <u>Negative Auswirkungen</u>
<input type="checkbox"/> Geringfügige Reduktion <100t CO <sub>2</sub> äq/a	<input type="checkbox"/> Geringfügige Erhöhung <100t CO <sub>2</sub> äq/a
<input type="checkbox"/> Erhebliche Reduktion ≥100t CO <sub>2</sub> äq/a	<input type="checkbox"/> Erhebliche Erhöhung einmalig ≥100t CO <sub>2</sub> äq
	<input type="checkbox"/> Erhebliche Erhöhung langfristig ≥10t CO <sub>2</sub> äq/a

Die Stabsstelle Digitale Infrastruktur und Mobilität kann entweder direkt oder indirekt positive Auswirkungen auf das Klima unterstützen. Sie kann durch ihr Wirken im Themenfeld Mobilität einen Bewusstseinswandel in der Gesellschaft oder konkrete Maßnahmen für die Mobilitätswende fördern.

## FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

### Einmalig: In der Folge:

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Finanzielle Auswirkungen        | <input checked="" type="checkbox"/> Finanzielle Auswirkungen |
| <input type="checkbox"/> Keine finanziellen Auswirkungen | <input type="checkbox"/> Keine finanziellen Auswirkungen     |

Teilhaushalt	
Produktgruppe	
Kostenstelle/Investitionsauftrag	
Sachkonto	

Teilhaushalt	09
Produktgruppe	5110
Kostenstelle/Investitionsauftrag	60002000
Sachkonto	40120000

Ergänzende Ausführungen:

Die Weiterentwicklung der Stelle des Radverkehrsplaners/Mobilitätsplaners für die Stabsstelle kann eine Neubewertung der Stelle nach sich ziehen.

Die derzeitige Stelle des Radverkehrsplaners/Mobilitätsplaners ist in E11 eingruppiert. Bei einer veränderten Eingruppierung nach erfolgter Neubewertung wird eine Anpassung im Stellenplan (Nachtrag 2022) nachgezogen.

Die Weiterentwicklung der bestehenden Stelle mit dem beschriebenen Aufgabenschwerpunkt führt dazu, dass nicht mehr alle Tätigkeiten, die bislang vom Radverkehrsplaner/Mobilitätsplaner durchgeführt wurden, an dieser Stelle umgesetzt werden können. Dadurch können sich Aufgabenmehrungen bei anderen Abteilungen ergeben (ggf. perspektivisch (mittelfristig) Personalmehraufwendungen) oder die Notwendigkeit des Zukaufs externer Leistungen kann notwendig werden (Sachkosten).

## **ANTRAG**

1. Kenntnisnahme von der Ist-Situation im Themenfeld Mobilität sowie den aufgezeigten gesellschaftlichen, politischen, ökonomischen, ökologischen und rechtlichen Trends, wie in der Sitzungsvorlage GR/2022/028 dargestellt.
2. Kenntnisnahme von den Ausführungen zur vorgesehenen ganzheitlichen Mobilitätsplanung (u. a. SUMP = Sustainable Urban Mobility Planning) und Zustimmung zur Notwendigkeit eines ganzheitlichen Ansatzes zur Bearbeitung der Herausforderungen der Mobilitätswende.
3. Zustimmung zur Weiterentwicklung einer bestehenden unbefristeten Stelle (bisher Stelle „Radverkehrs- und Mobilitätsplanung“) zu einer Stelle für einen Mobilitätsbeauftragten (m/w/d) in der Stabsstelle Digitale Infrastruktur und Mobilität im Dezernat 2 mit dem dargestellten Aufgabenprofil.

## **ZUSAMMENFASSUNG**

Das Zukunftsthema Mobilität ist eines der umfassenden und komplexen Themen der Transformation in der Gesellschaft. Die Erfüllung des Mobilitätsbedürfnisses ist heute und zukünftig umfassenden und sich stark verändernden Randbedingungen unterworfen. Daher schlägt die Verwaltung vor, dieses Thema künftig an einer zentralen Stelle innerhalb der Verwaltung voranzutreiben. Hierfür wurde vom Gemeinderat im Rahmen der Neustrukturierung der Verwaltung die Einrichtung einer Stabsstelle „Digitale Infrastruktur und Mobilität“ im Dezernat 2 beschlossen.

Die Stabsstelle soll insbesondere die konzeptionelle Ausgestaltung des umfassenden Themenfelds Mobilität betreuen und hierbei koordinierende Tätigkeiten innerhalb der Verwaltung übernehmen. Gleichzeitig soll die Stabsstelle durch die Einbindung der Bürgerschaft und durch die Mitwirkung an und die Ausgestaltung von zielgruppengerechter Kommunikation dazu beitragen, dass die Mobilitätswende von der Bürgerschaft mitgetragen und mitgestaltet wird. Durch die konzeptionelle und koordinierende Tätigkeit wird die ganzheitliche Sichtweise beim Thema Mobilität gefördert. Die Stabsstelle wirkt dabei sowohl in die Verwaltung als auch in die Bürgerschaft hinein.

Diese Sitzungsvorlage zeigt die externen und internen Rahmenbedingungen (Ist-Zustand) des Themenfelds Mobilität auf, geht auf die mögliche Entwicklung (Soll-Zustand) ein und unterstreicht die Notwendigkeit für die Bearbeitung des Themenfelds „Mobilität“ außerhalb der Linie (Stabsstelle).

## **ERLÄUTERUNGEN ZUM ANTRAG**

### **A. BESCHREIBUNG IST-ZUSTAND**

Grundsätzlich gilt: Mobilität wird vom Zukunftsinstitut als eines von zwölf Megatrends und damit als ein Haupttreiber des Wandels der Gesellschaft und der Welt bezeichnet.<sup>1</sup> Es ist davon auszugehen, dass die Mobilitätswende die Stadt Kirchheim unter Teck und damit auch die

---

<sup>1</sup> Vgl. Zukunftsinstitut (o. J. 1), URL: <https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrends/>, abgerufen am 10.02.22.

Fragestellung der Gestaltung der Stadtgesellschaft über mehrere Jahrzehnte prägen wird und die Bearbeitung des Themas durch eine hohe Komplexität gekennzeichnet ist. Während Städte und Gemeinden in der Vergangenheit stark automobilorientiert aufgebaut waren, wandeln sich derzeit die Anforderungen an den öffentlichen Raum - auch getragen durch die Vorstellung der Bürgerinnen und Bürger und einem stärkeren Nachhaltigkeitsbedürfnis der Gesellschaft. Auch die Corona-Pandemie war ein Treiber für bestimmte Mobilitätsthemen. So gewann der Radverkehr an Bedeutung, während die Nutzung des ÖPNV merklich zurückgegangen ist. Beispielsweise hat die Elektrifizierung der Fahrräder als nachhaltige Verkehrsmittel für die Fahrt zur Arbeit und im Rahmen bewussterer Outdoor-Aktivitäten den Trend erheblich verstärkt. Die Bedeutung der Innenstädte wurde ebenfalls durch die Pandemie verdeutlicht. Während große Einkaufszentren für viele Nachfrager an Attraktivität verloren (u. a. auch sichtbar durch hohen Leerstand in großen Shopping-Malls) haben, sind Städte mit einer ansprechenden Innenstadt Anziehungsorte für viele Gäste und Bürger\*innen. Damit ist und bleibt die Erreichbarkeit der Innenstädte und die Organisation des ruhenden Verkehrs auf Jahre hinaus ein Hauptthema dieser Diskussion. Auch derartige Entwicklungen wirken auf die Ausgestaltung von Mobilitätsthemen (Stadt der kurzen Wege, Rückbau oder Veränderung autogerechter Straßen, Erhöhung der Lebensqualität durch alternative Mobilität und die Verbindung von Lebens-, Wohn-, und Arbeitsräumen).<sup>2</sup>

In Anlehnung an eine Analyse der Umweltfaktoren der Stadt bzw. Stadtverwaltung werden zunächst die aktuellen politischen, ökonomischen, sozialen, technischen, ökologischen und rechtlichen Rahmenbedingungen in Kürze aufgezeigt (PESTEL-Analyse).

Interne Gegebenheiten, die im Zusammenspiel mit externen Rahmenbedingungen zu Chancen oder Risiken führen, sind *kursiv* bei den jeweiligen Betrachtungsfeldern aufgeführt.

## **Politisch**

Die Mobilitätswende wird von Bund und Land durch verschiedene Förderprogramme unterstützt. Beispielfhaft werden folgende Förderprogramme genannt:

- „B<sup>2</sup>MM - Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg“ (Förderung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in Behörden und Unternehmen; z. B. Zuschuss zur Konzepterstellung, Zuschuss für Umsetzungsmaßnahmen wie Radabstellanlagen o. ä.)
- „Personenstellenförderung Nachhaltige Mobilität des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg“ (In bestimmten Fällen kann die Einrichtung von Stellenanteilen für einzelne Mobilitätsthemen gefördert werden, derzeit unklar, ob eine weitere Auflage des Förderprogramms durch den Fördergeber erfolgt.)
- Förderprogramm „Stadt und Land“ zur Förderung des Radverkehrs (Bundesförderung, mit Landesförderung kombinierbar)

Auch die BAFA-Prämien bei Anschaffung von E-Pkw oder Fördermöglichkeiten für Wallbox-Lösungen unterstreichen den politischen Willen, die Mobilitätswende zu unterstützen.

### *Situation in Kirchheim unter Teck:*

*Die Stadt Kirchheim unter Teck beauftragt die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts extern und wird für Planung und Umsetzung Fördermittel beantragen. Dieses wird elementarer Bestandteil des Konzeptes.*

---

<sup>2</sup> Vgl. Zukunftsinstitut (o. J. 2), URL: <https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-mobilitaet/>, abgerufen am 10.02.22; vgl. Waltz, M. (2021), URL: <https://www.deutschlandfunk.de/neue-konzepte-fuer-die-innenstadt-100.html>.

*Bei Fremdvergabe von Konzepten sind die externen Planer von einer koordinierenden Stelle innerhalb der Stadtverwaltung zu unterstützen. Nur so können eine hohe Qualität und die Einbindung aller notwendigen externen und internen Akteure gesichert werden, sowie eine auf Kirchheim unter Teck individuell zugeschnittene Ausgestaltung eines Konzepts erfolgen. Mit der Erstellung eines Konzepts endet die Arbeit nicht: Auch für die Umsetzung von Projekten muss ausreichend Kapazität zur Verfügung stehen oder extern zugekauft werden.*

## **Ökonomisch**

Unternehmen und Betriebe sind verstärkt in der Pflicht, nachhaltige Mobilitätsformen zu unterstützen. Hierbei sind beispielhaft betriebliche Mobilitätskonzepte (Fortbewegungsformen bei Dienstreisen, Fortbewegung vom und zum Arbeitsplatz, Parkplätze für Fortbewegungsmittel, Kopplung an die betriebliche Gesundheitsförderung) zu nennen. Auch bei der Entwicklung von neuen Gewerbegebieten spielen derartige Fragestellungen eine wichtige Rolle. Gleichzeitig zeigen viele Unternehmen - auch bedingt durch rechtliche Vorgaben und den politischen Willen - das Interesse, die Mobilitätswende durch Forschung und Entwicklung zu unterstützen.

### Situation in Kirchheim unter Teck:

*Die Stadt Kirchheim unter Teck unterstützt diese Entwicklung beispielsweise durch die Förderung und Entwicklung nachhaltiger Gewerbegebiete. Die neue Stelle soll die Erstellung und fachliche Begleitung von betrieblichen Mobilitätskonzepten sowohl für Unternehmen in der Stadt, als auch für die Verwaltung betreuen und unterstützen.*

## **Sozial**

Der Wunsch nach einem nachhaltigeren, insbesondere klimafreundlicheren Leben nimmt in der Gesellschaft immer größeren Raum ein. Dabei sind außerdem gesundheitliche Aspekte von Bedeutung. Durch die veränderten Bedürfnisse und Ansprüche der Gesellschaft besteht das Potenzial, dass sich das Stadtbild verändert. Auch das Nachfrageverhalten verändert sich nach und nach - war früher ein Auto noch ein Statussymbol, rückt insbesondere bei jüngeren Generationen die Mobilität an sich in den Vordergrund. Nicht der Besitz eines Autos steht im Fokus, sondern die optimale Nutzungsmöglichkeit eines Verkehrsmittels. Dabei werden auch Sharing-Angebote für Nutzer attraktiver. Das Zusammenspiel verschiedener Mobilitätsformen und der flexible Wechsel von Fortbewegungsmitteln gewinnen an Bedeutung und werden durch digitale Unterstützung vereinfacht. Z.B. mit dem E-Bike zum Bahnhof, mit dem Zug in den Arbeitsort und mit dem Leihrad zum Arbeitsplatz). Das Bewusstsein, dass eine Stadt, sowie Ziele in der Stadt für alle Bürgerinnen und Bürger gut erreichbar und nutzbar sein müssen, hat sich in den vergangenen Jahren verstärkt (Inklusion, barrierefreie Zugänge, sichere und witterungsunabhängige Abstellmöglichkeiten).

### Situation in Kirchheim unter Teck:

*Kirchheim unter Teck hat bereits gute Voraussetzungen, um den gesellschaftlichen Anforderungen gerecht zu werden. Mit den guten und erfolgreichen Erfahrungen aus mehreren Beteiligungsverfahren kann ein entsprechender Beteiligungsprozess gestaltet werden (aktive Agenda-Gruppenarbeit, hohes Engagement für die Stadtgesellschaft in der Bürgerschaft, Entwicklung von Stadtquartieren, die nachhaltige Themen und die Mobilität auch in diesem Sinne aufgreifen (Steingauquartier), autofreier und gut erreichbarer, historisch gewachsener Innenstadtkern, gute Zusammenarbeit mit Interessenvertretern im Zusammenhang mit Inklusionsthemen, gute Zusammenarbeit mit dem innerörtlichen Handel).*

## Technologisch/technische Faktoren

Die beschriebenen Gegebenheiten zeigen sich auch in der Entwicklung neuer Technologien (E-Mobilität, Brennstoffzellen, Mobilitäts-Apps etc.).

### Situation in Kirchheim unter Teck:

*Die Stadt Kirchheim unter Teck ist offen für den Einsatz neuer Technologien (z. B. Fuhrpark, Parkster-App) und für die Ansiedlung von innovativen Unternehmen. Die Stabsstelle Wirtschaftsförderung unterstützt mit Gesprächsangeboten, aber auch mit Veranstaltungen wie dem InnovationLab die Entwicklung nachhaltiger Geschäftsideen. Auf der Basis von sich schnell entwickelnden Bedarfen ist die Organisation der Versorgung mit E-Ladestationen eine vordringliche Aufgabe.*

## Ökologisch

Die Mobilitätswende und der Klimaschutz bedingen sich gegenseitig. Das Bewusstsein in der Gesellschaft, verschiedene bereits sichtbare Auswirkungen des Klimawandels sowie wissenschaftliche Erkenntnisse (Stichworte: Kipppunkte, Erderwärmung, Artensterben) machen die Reduktion von Treibhausgasen erforderlich. Hierbei können Maßnahmen im Bereich der Mobilitätsplanung und Umsetzungsprojekte einen Beitrag leisten. Insbesondere durch Beteiligungsangebote und spezielle Kommunikationsformen kann das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Verhaltensänderungen unterstützt werden.

### Situation in Kirchheim unter Teck:

*Im Bereich des Klimaschutzes ist die Stadt Kirchheim unter Teck bereits sehr aktiv (z. B. Klimaschutzkonzept, Projekte wie „Energie sparen an Schulen“). Eine Ausdehnung dieses Engagements auf den Bereich Mobilität ist angebracht. Insbesondere durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Kennenlernen der angebotenen und möglichen Mobilitätsformen, z.B. zur Nutzung des ÖPNV) könnten hier positiv auf die Bevölkerung wirken. Bislang gab es keine Kapazitäten für derartige Kampagnen, Projekte oder Aktionen im Mobilitätsbereich.*

## Rechtlich

Verschiedene Gesetze wirken auch auf das Themenfeld Mobilität. Beispielhaft ist das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg zu nennen, das die Reduzierung der Treibhausgase bis zum Jahr 2030 um 65 Prozent sowie die Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 benennt. Der Anteil des Verkehrs und damit des Mobilitätsverhaltens liegt bezogen auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei etwa 30 Prozent.

### Situation in Kirchheim unter Teck:

*Die Stadt Kirchheim unter Teck kommt rechtlichen Vorgaben (z. B. PV-Pflicht) nach. Gleichzeitig sollte verstärkt darauf geachtet werden, dass die Vorhaben der Stadt Kirchheim unter Teck die übergeordneten Gesetzesziele unterstützen.*

## Fazit Ist-Zustand

Die Darstellung der übergeordneten, externen Aspekte, sowie damit verknüpft (in kursiver Schrift) die einzelnen Anmerkungen zur Situation in Kirchheim unter Teck (intern) verdeutlichen die Notwendigkeit, dem Themenfeld „Mobilität“ künftig Stellenanteile im strategisch-konzeptionellen Bereich zuzuweisen.

Auch die Haushaltsanträge der Fraktionen und Gruppierungen zum Doppelhaushalt 2022/2023 mit Mobilitätsbezug verdeutlichen den Bedarf nach einer koordinierenden Stelle im Haus, die

die Mobilitätsthemen übergreifend im Blick behält.

Die Stadt Kirchheim unter Teck zeichnet sich derzeit durch eine grundsätzliche Fahrradfreundlichkeit, durch innovative städtebauliche Konzepte und positive Rahmenbedingungen für Barrierefreiheit aus. Förderungen des ÖPNV bestehen. Bislang wurden einzelne Bestandteile einer umfassenden Mobilitätskonzepts bearbeitet. Die derzeitige Lage (siehe Umweltanalyse) macht aber eine ganzheitliche Bearbeitung im Rahmen eines integrierten Mobilitätskonzepts notwendig.

Das integrierte Mobilitätskonzept kann beispielsweise anhand der Leitplanken des Sustainable Urban Mobility Planning erfolgen (SUMP; steht gleichzeitig auch für Sustainable Urban Mobility Plan, siehe auch Soll-Zustand).

## **B. BESCHREIBUNG SOLL-ZUSTAND**

### **Allgemein**

Die Arbeit im Themenfeld Mobilität soll künftig auf Basis eines integrierten intermodalen Mobilitätskonzepts erfolgen. Die Grundlagen des SUMP bieten sich hierfür an, um dem Nachhaltigkeitsaspekt gleichermaßen Folge zu leisten. Charakteristisch für Mobilitätskonzepte nach SUMP sind folgende Punkte:<sup>3</sup>

- Betrachtung aller Mobilitätsformen im gesamten städtischen Raum sowie Betrachtung aller Nutzerarten (private Nutzer, Unternehmen, öffentliche Hand, Passagierverkehr, Frachtverkehr, ruhender Verkehr, motorisierter und nicht-motorisierter Verkehr)
- Erweiterung der gewünschten Wirkungen sowie parallele Betrachtung der gewünschten Wirkungen (Sicherheit erhöhen, Luftverschmutzung und Lärm reduzieren, Klimaschutz erhöhen, Attraktivität der Stadt erhöhen, veränderte Nutzung städtischer Räume unterstützen)
- Effizienz der Fortbewegung erhöhen (Kostenreduktion, Kosten im Blick behalten, Wirtschaftlichkeit)
- Abbildung der Bedürfnisse der Stadtnutzer\*innen zur Erhöhung der Lebensqualität durch Mobilitätsmaßnahmen unterstützen
- Grundlage für SUMP sind traditionelle planerische Ansätze, die um integrative Bestandteile, Beteiligungsformen und Evaluationsmöglichkeiten ergänzt werden.

Von den traditionellen verkehrs- und mobilitätsplanerischen Ansätzen unterscheidet sich SUMP unter anderem folgendermaßen bzw. ergänzt diese folgendermaßen:<sup>4</sup>

- SUMP haben eine starke strategische Komponente und formulieren häufig auch Visionen. Die Zeitperspektive von SUMP geht dabei häufig auch über einen typischen strategischen Zeitraum hinaus. (Wie soll die Stadt künftig aussehen - hinsichtlich Fortbewegungsmitteln und Mobilität?)
- SUMP legen einen Schwerpunkt darauf, alle möglichen und geeigneten Mobilitätsformen einzubeziehen (keine Automobilzentrierung, kein Schwerpunkt auf Straßengestaltung und Straßenentwicklung, sondern Förderung des ÖPNV, Fußgängerverkehrs, Radverkehrs zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt)

---

<sup>3</sup> Vgl. Wefering, F. für Rupprecht Consult (2012), S. 11 f.

<sup>4</sup> Vgl. Wefering, F. für Rupprecht Consult (2012), S. 14.



- SUMP beachten im Idealfall nicht nur die Stadt oder Teile der Stadt, sondern nehmen auch die Einbindung der Stadt in den verkehrlichen Kontext (Nachbarschaft) in den Blick.
- Während traditionelle verkehrsplanerische Konzepte die Bürgerschaft oder andere Akteure einbeziehen können (und je nach Situation auch einbeziehen), ist für SUMP eine starke Einbindung von Bevölkerung und Betroffenengruppen charakteristisch.
- Nachhaltigkeit ist bei SUMP ein Muss, bei traditionellen Konzepten keine Pflicht (auch wenn Nachhaltigkeitsaspekte dort in der Regel ebenfalls beachtet werden).
- SUMP legen den Fokus nicht nur auf Transport von Personen und Gütern oder die Infrastruktur. Vielmehr ist die Integration verschiedener Themenfelder in ein Konzept von Bedeutung. Dabei erfolgt auch eine vertikale Integration (Zusammenarbeit verschiedener Behörden, Planungsebenen).
- SUMP enthalten im Idealfall messbare Ziele, die auch auf bestimmte Wirkungen (Outcome, nicht nur Output, Wirkungsorientierung) abzielen. Sie behalten kostenseitige Entwicklungen im Blick, zeigen aber auch Nutzen transparent auf.

### **Konkrete Ausgestaltung der Stelle**

Der bzw. die Mobilitätsbeauftragte soll schwerpunktmäßig folgende Aufgaben übernehmen:

- Konzeptionelle und strategische Arbeit im Themenfeld Mobilität
- Begleitung und Qualitätssicherung von extern begleiteten Vorhaben mit Mobilitätsbezug durch Erstellung eines integrierten, intermodalen Mobilitätskonzepts.
- Begleitung und Initiierung von aktuell erforderlichen Konzeptionen, wie Radverkehrskonzept, ruhender Verkehr, E-Mobilität (einschl. der dafür notwendigen Infrastruktur)
- Mitwirkung bei intern betreuten Themen mit Mobilitätsbezug, enge Zusammenarbeit mit internen Beteiligten und Verantwortlichen in den verschiedenen Themenfeldern (Verkehrsplanung; Stadtplanung; Betriebliche Mobilität: Personal und Ausbildung; inhaltliche Schnittstelle zum Klimaschutz: Klimaschutzbeauftragte; Gremien- und Öffentlichkeitsarbeit; Barrierefreiheit und Bürgerbeteiligung; Soziales etc.)
- Fortschreibung von Konzepten, ggf. mit externer Unterstützung
- Einbindung der Bürgerschaft bei Mobilitätsthemen, Sicherstellen der Berücksichtigung aller Zielgruppen, interne und externe Stakeholder-Betrachtung (siehe Anlage)
- Unterstützung des Bewusstseins für die Notwendigkeit des von Veränderungen im Mobilitätsverhalten über Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung der Bürgerschaft, Information der politischen Gremien
- Aktive Fördermittelakquise in Zusammenarbeit mit der koordinierenden Stelle in der Stadtverwaltung
- Förderung der multimodalen Mobilität in Kirchheim unter Teck (Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Verkehrsmittel)
- Zusammenarbeit mit dem Landratsamt (Nahverkehrsplanung) sowie weiteren möglichen Akteuren
- Netzwerkarbeit im Bereich Mobilität, auch über die Stadtgrenzen hinaus

Die Verwaltung geht davon aus, dass - auch vor dem Hintergrund der Definition des Themas Mobilität als Megatrend - eine unbefristete Stelle gerechtfertigt ist. Die Stelle entsteht durch Weiterentwicklung der Stelle des Radverkehrs- bzw. Mobilitätsplaners (derzeit unbesetzt). Die Mobilitätswende wird die Stadt über mehrere Jahre und Jahrzehnte hinweg verändern. Aus Sicht der Verwaltung kann und soll die Stelle folgende Aufgaben nicht erfüllen/übernehmen (Nicht-Ziele):

- Operative Tätigkeiten im Bereich Verkehrswesen/Mobilität, die bislang anderen Stellen der Verwaltung zugeordnet sind
- Einzelne operative Tätigkeiten im Bereich Verkehrswesen/Mobilität, die seither von der Stelle des Radverkehrs- und Mobilitätsplaners übernommen wurden. Damit soll

sichergestellt werden, dass die Stelle ausreichend Kapazitäten hat, um die gewünschte Wirkung für diese strategische Aufgabe innerhalb der Stadtgesellschaft zu erzielen. Die Stellenausgestaltung bedeutet auch, dass die Vielzahl an Abteilungen in der Stadtverwaltung, die mit Mobilitätsthemen beschäftigt sind, auch weiterhin eingebunden bleiben und zum Teil auch weiterhin Hauptverantwortliche sind. Die geschaffene Stelle dient der Koordination und dem Anstoß des ganzheitlichen Vorgehens. Sie sorgt dafür, dass nicht - wie bisher - verschiedene Teilbereiche des Mobilitätswesens einzeln betrachtet, sondern ganzheitlich bewertet werden. Dadurch kann sie mittelbar inhaltlich durchaus zu einer Entlastung der Fachabteilungen beitragen, von einer Übernahme deren Tätigkeiten ist aber nicht auszugehen, da die Stelle neue, eigene Themen bearbeiten wird (siehe Aufgabenkatalog oben).

### **Fazit Soll-Zustand**

Zur strategischen Entwicklung des Themenfeldes Mobilität, um die Wünsche des Gemeinderats aus den Haushaltsplanungen umzusetzen und gleichzeitig für das komplette Stadtgebiet den Veränderungsprozess zu begleiten, eignet sich eine Erstellung eines Konzepts angelehnt an SUMP. Die derzeitigen Konzeptionen sollen in ein solches übergreifendes Konzeptwerk integriert werden. Das integrierte Mobilitätskonzept stellt ein „Dach“ dar, unter dem die weiteren konzeptionellen Überlegungen und Maßnahmen gebündelt werden. Es soll sicherstellen, dass die gesamte Stadt, alle Nutzergruppen und -arten im Blick behalten werden. Die Schaffung einer strategisch-konzeptionellen Stelle ist zwingend notwendig, sollte der Gemeinderat dieser Sichtweise der Verwaltung folgen.

Hinsichtlich des persönlichen Anforderungsprofils möglicher Stelleninhaber ist die angespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt (Fachkräftemangel) zu betrachten. Um die Stelle ausfüllen zu können, bieten sich insbesondere Absolventen von Geografie- oder Raum- und Umweltplanungsstudiengängen an. Auch Absolventen stadtplanerischer Studiengänge mit entsprechenden Interessen sind geeignet (z. B. Planung und Partizipation). Die Verwaltung behält sich vor, das persönliche Anforderungsprofil auch für geeignete Personen mit anderem Hintergrund zu öffnen, um die Stelle adäquat besetzen zu können (z. B. andere Studiengänge mit partizipativem oder Verwaltungshintergrund, Change Management-Erfahrung). In diesem Zusammenhang wird auch darauf verwiesen, dass es sich um eine Stelle als Mobilitätsbeauftragte\*n handelt, nicht mehr um eine Stelle als Mobilitätsplaner\*in (planerische Tätigkeiten werden von externen oder internen Fachleuten erbracht; die neue Stelle hat koordinative, partizipative und strategische Schwerpunkte).

### **Handlungsalternative**

Bei einer Entscheidung gegen die Einrichtung der Stabsstelle sowie gegen die Weiterentwicklung der bestehenden Radverkehrsplanung/Mobilitätsplanung-Stelle entfallen zusätzliche Personalkosten (von einer höheren Stellenbewertung im Vergleich zur bisherigen Stelle wird ausgegangen). Gleichzeitig fehlen Kapazitäten für einen ganzheitlichen Ansatz bei der Entwicklung der Mobilität. Es ist davon auszugehen, dass dann - wie bisher - Mobilitätsthemen herausgelöst, also ohne ganzheitlichen Ansatz („Dach“) erbracht werden. Das bedeutet, dass es durchaus Einzelkonzepte mit Mobilitätsschwerpunkt geben wird (z. B. Radverkehrskonzept), eine integrative Sichtweise aber nicht geleistet werden kann.