



## Zusammenfassung

Mit dieser Vorlage stellt das Dezernat 6 die zukünftigen Kernthemen zum Aufbau eines digitalen und nachhaltigen Mobilitätsmanagements als Steuerungsinstrument für den Landschaftsverband vor. Diese Vorlage (Vorlage I) dient als Arbeitsprogramm des Fachbereichs 61 (FB 61) und gibt einen ersten Überblick über die geplanten inhaltlichen Vorlagen mit dem Ziel, die Mobilität im Verband bestmöglich zu gestalten. Dies umfasst z.B. die Verlagerung auf klimafreundlichere Mobilitätsträger und die Schaffung alternativer Angebote. Das Arbeitsprogramm im Handlungsfeld der Mobilität ist in die Gesamtprogrammatische des Dezernats 6 (Vorlage 15/271) eingebettet und soll entsprechend als Handlungsgrundlage für das Dezernat beschlossen werden. Die relevanten Schnittstellen zu weiteren Dezernaten innerhalb des LVR werden hierin benannt und die Verbindung des Themas Mobilität mit Nachhaltigkeit kurz erörtert. Aufgrund dieser Verbindung von Mobilität und Nachhaltigkeit soll dieses Arbeitsprogramm dem Umweltausschuss zur Kenntnis vorgelegt werden. Das Erreichen von Nachhaltigkeits- und Klimazielen ist grundlegend für die Entwicklung der Mobilität im LVR, welche im Rahmen dieser Vorlage dargelegt werden soll.

Darüber hinaus werden Ziele und die weitere Planung rund um das Thema Mobilität besprochen. Das Arbeitsprogramm sieht folgende handlungskonkretisierenden Vorlagen für die nächsten Ausschussläufe vor:

### Vorlage II | Vernetzte Mobilität

Vorlage II wird sich mit der datengestützten Kombination und Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsoptionen beschäftigen. Durch die digitale Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsträger kann dem individuellen Bedürfnis nach Mobilität bestmöglich begegnet werden. Diese Vorlage ist für den vierten Ausschusslauf 2021 geplant.

### Vorlage III | Neue Mobilitätsträger / Neue Technologien

Vorlage III wird sich mit alternativen Mobilitätsträgern und Innovationen im Mobilitätsbereich befassen. Durch die Einführung massentauglicher E-Autos, -Fahrräder und -Roller sowie Innovationen im Bereich der digitalen Soft- und Hardware gibt es hochdynamische Entwicklungen. Diese Vorlage ist für den ersten Ausschusslauf 2022 geplant.

### Vorlage IV | Mobilität und Inklusion

Vorlage IV legt den Schwerpunkt auf die Mobilität als eine der zentralen Voraussetzungen für die Inklusion. Menschen mit und ohne Behinderung dürfen nicht durch Zugangsbarrieren von physischen und virtuellen Mobilitätsformen ausgegrenzt werden. Diese Vorlage ist für den zweiten Ausschusslauf 2022 geplant.

Diese drei programmatischen Vorlagen werden im Weiteren auch als Grundlage für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für den Gesamtverband dienen. Das Mobilitätskonzept wird in Zusammenarbeit mit den Dezernaten 1 und 3 sowie den entsprechenden Fachdezernaten entstehen.

Neben der konzeptionellen Arbeit werden im Dezernat 6 regelhaft auch konkrete Projekte zu den beschriebenen Themen bearbeitet. Ziel ist es ein integriertes Mobilitätsmanagement im Verband nicht nur theoretisch zu beschreiben, sondern zunehmend auch erlebbar zu machen. Dies immer vor dem Hintergrund von gut funktionierenden internen wie externen Schnittstellen und einem deutlichen Nachhaltigkeitsprofil. Die Vorlagen II, III und IV sowie das Mobilitätskonzept werden somit als Grundlagen dienen, die Mobilität im LVR verstärkt vernetzt, inklusiv und innovativ zu betrachten.

## **Begründung der Vorlage Nr. 15/508/1:**

Aufgrund der Verbindung der Themen Mobilität und Nachhaltigkeit soll dieses Arbeitsprogramm dem Umweltausschuss zur Kenntnis vorgelegt werden.

## **Begründung der Vorlage Nr. 15/508:**

# Mobilität im Landschaftsverband Rheinland | Übersicht und Arbeitsprogramm des Dezernats 6

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Einleitung und Erläuterung Arbeitsprogramm.....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Vernetzte Mobilität (Vorlage II) .....</b>	<b>7</b>
2.1	Vernetzte Mobilität im LVR .....	8
2.2	Vernetzte Mobilität - Außenblick.....	8
<b>3.</b>	<b>Neue Mobilitätsträger und Technologien (Vorlage III) .....</b>	<b>9</b>
3.1	Neue Mobilitätsträger und Technologien im LVR .....	9
3.2	Neue Mobilitätsträger und Technologien - Außenblick.....	10
<b>4.</b>	<b>Mobilität und Inklusion (Vorlage IV) .....</b>	<b>11</b>
4.1	Mobilität und Inklusion im LVR.....	12
4.2	Mobilität und Inklusion - Außenblick .....	12
<b>5.</b>	<b>Nachhaltige Mobilität.....</b>	<b>13</b>
<b>6.</b>	<b>Schnittstellen und Partner*innen im Verband .....</b>	<b>14</b>
<b>7.</b>	<b>Weitere Planung .....</b>	<b>16</b>
<b>8.</b>	<b>Ausblick.....</b>	<b>17</b>

# 1. Einleitung und Erläuterung Arbeitsprogramm

Mit der Vorlage 14/3234 zur Schaffung eines neuen LVR-Dezernates Digitalisierung, IT-Steuerung, Mobilität und technische Innovation sowie den folgenden Vorlagen 15/140 und 15/271 wurden bereits die Aufgaben und thematischen Schwerpunkte des Dezernats 6 präzisiert. Analog zum Arbeitsprogramm des Dezernats 6 (Vorlage 15/271) soll diese Vorlage als Arbeitsprogramm im Handlungsfeld Mobilität des Fachbereichs 61 verabschiedet werden und sich in den direkten Kontext der übergeordneten Ziele des Dezernats 6 eingliedern.

Der Themenkomplex der Mobilität hat von politischen sowie gesellschaftlichen Entwicklungen sukzessive mehr Aufmerksamkeit erfahren und wird im Zuge des Personalaufwuchses im Dezernat 6 mit dem in dieser Vorlage zu beschließendem Arbeitsprogramm fortlaufend zu einem Steuerungsinstrument für den Landschaftsverband Rheinland ausgebaut. Mit regelmäßiger Berichterstattung in die entsprechenden Ausschussläufe soll zudem zum Stand des Mobilitätsmanagements, den veränderten Mobilitätsangeboten sowie den erreichten regulatorischen Zielvorgaben zur nachhaltigen Mobilität durch das Dezernat 6 berichtet werden.

So werden die globalen Nachhaltigkeits- und Klimaziele, die einen Wandel des Mobilitätssektors hin zu einer emissionsfreien Mobilität transformieren wollen, wirksam und nachverfolgbar adressiert. Im Weiteren stehen auch Themen der inklusiven Gesellschaft im Fokus, mit dem Ziel, dass die Mobilität im LVR eine größtmögliche Unabhängigkeit für Menschen mit und ohne Behinderungen ermöglicht. Nicht zuletzt gilt es, die Mobilität im Verband digitaler aufzustellen. Ein modernes, innovatives Mobilitätsmanagement kann in Zeiten der Digitalisierung helfen, Antworten auf die Herausforderungen zur Erfüllung von Nachhaltigkeitszielen sowie der Optimierung der Mobilität im Verband zu geben.

Diese vielfältigen Themen rund um die Mobilität werden mit Blick auf die langfristige Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für alle Aufgabenfelder des LVR durch das Dezernat 6 bearbeitet.<sup>1</sup> Das Konzept soll in Kooperation mit allen betroffenen Dezernaten entwickelt werden und neben Dienst- und Pendelverkehren auch die Fahrdienste in den Fachdezernaten adressieren. Hier zu nennen sind beispielhaft der Schüler\*innenverkehr, Kita Fahrdienste, Zubringerdienste zu den WfbM oder auch Patientenfahrten. Weitere konkrete Bereiche des Mobilitätsmanagements können wie folgt beschrieben werden:

- Entwicklung eines Mobilitätsmanagements  
zu einem strategischen Instrument mit konkreten Lösungsansätzen, zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität im LVR stark verkürzt wird in Fachkreisen die
  - *Vermeidung* von Mobilität mit modernen Informations- und Kommunikationsangeboten zur Reduktion von Mobilitätsbedarfen
  - die *Verlagerung* von Verkehren auf ökologisch nachhaltige Verkehrsangebote sowie
  - der *Verbesserung* von Mobilitätsangeboten des Verbands durch Einsatz emissionsarmer Antriebe diskutiert.

Dieser Dreiklang soll unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Zielgruppen und Mitarbeiter\*innen im LVR bestmöglich gestaltet werden. Die konkrete Umsetzung wird in den Vorlagen II, III und IV beschrieben werden.

---

<sup>1</sup> Vgl. Vorlage-Nr. 14/3234, S. 10.

- Ausbau der Elektromobilität und Ladesäuleninfrastruktur  
zur Ermöglichung einer emissionsarmen Flotte und zur verstärkten Nutzung von Daten, um aktuelle Ladestände sowie Reservierungsmöglichkeiten für freie Fahrzeuge sichtbar zu machen
- Vernetzung mit Wirtschaft und Wissenschaft  
zur Erprobung emissionsarmer und emissionsfreier Verkehrsmittel zur weiteren Optimierung von Wirtschafts- und Pendelverkehren im Gesamtverband
- Inklusion benachteiligter Personengruppen  
durch die Senkung von Berufs- und Pendelverkehren über orts- und zeitflexibles Mobiles Arbeiten sowie die Nutzung barrierefreier Mobilitätsträger.

In dieser Vorlage 15/508 – im Folgenden als Vorlage I bezeichnet – stellt das Dezernat 6 den Weg hin zu einem integrierten Mobilitätsmanagement für den LVR vor und möchte bereits eine kurze Übersicht zu den kommenden Kernthemen, den Vorlagen II, III und IV, geben. Des Weiteren werden in dieser Vorlage die Schnittstellen innerhalb des Verbands sowie das Thema der Nachhaltigkeit adressiert. Die Vorlage endet mit einem Ausblick und bildet die Grundlage für das Arbeitsprogramm des FB 61. Aufbauend auf dieser Vorlage sind folgende konzeptionelle Vorlagen für die nächsten Monate und Jahre vorgesehen:

- Vorlage II | Vernetzte Mobilität (siehe 2)
- Vorlage III | Neue Mobilitätsträger und Technologien (siehe 3)
- Vorlage IV | Mobilität und Inklusion (siehe 4)

Zu den Vorlagen II, III und IV werden verschiedene Projekte in den jeweiligen Themenfeldern vorangetrieben – siehe Abbildung 1. Bei den Projekten wird darauf geachtet, klar zu kennzeichnen auf welche konzeptionelle Vorlage sich das jeweilige Projekt bezieht. Zugleich ist darauf hinzuweisen, dass Projekte auch mehrere der definierten Kernthemen betreffen können. Die Projekte entstehen somit nicht im luftleeren Raum, sondern sind an das hier beschriebene Arbeitsprogramm gekoppelt. Diese unterschiedlichen Perspektiven und Wechselwirkungen soll die nachfolgende Abbildung beschreiben.

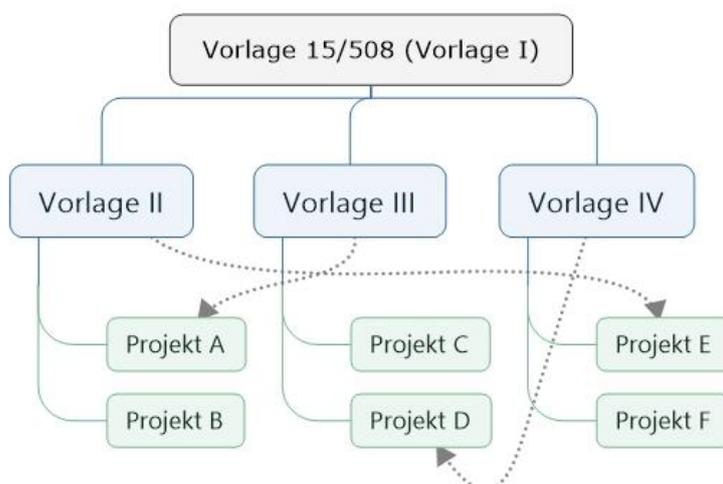


Abbildung 1 – Vorlagenstruktur und konkrete Projekte

Der geplante Zeitrahmen zur Präsentation der konzeptionellen Vorlagen findet sich in Abbildung 2. Die Vorlagen II, III und IV dienen zur Ausarbeitung der definierten Kernthemen und auch bereits als Vorbereitung auf die Erstellung eines umfassenden Mobilitätskonzepts. Das Mobilitätskonzept wird in enger Zusammenarbeit mit den aus unterschiedlichen Blickwinkeln der Mobilität befassten Dezernaten 1 und 3 entstehen. Zugleich werden die Mobilitätsbedarfe und -bedürfnisse der Fachdezernate und Dienststellen ([siehe auch 6 Schnittstellen](#)) berücksichtigt. Zeitlich werden zuerst die konzeptionellen Vorlagen eingebracht; das Mobilitätskonzept baut inhaltlich auf den vorherigen Vorlagen auf.

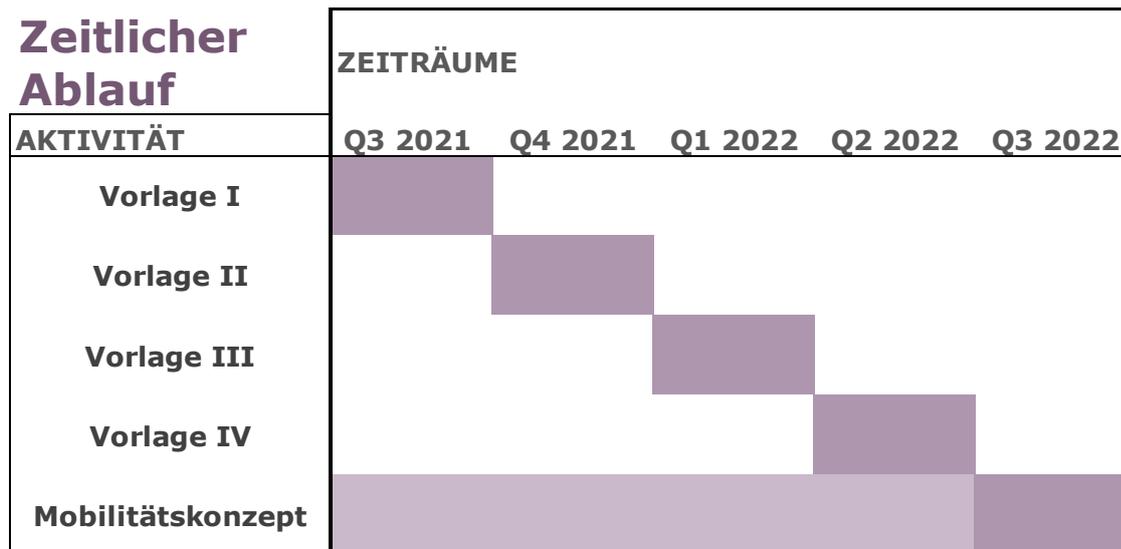


Abbildung 2 - Die obere Grafik zeigt die zeitliche Planung für die Vorlagen sowie die Zeitschiene zur Erstellung des Mobilitätskonzepts

Das Mobilitätsmanagement für den LVR verbindet als interdisziplinäres Steuerungsinstrument unterschiedliche Mobilitätsthemen. Es umfasst alle Maßnahmen, die der Verband umsetzt, um die von ihm verursachten Verkehre zu optimieren und nachhaltig zu gestalten. Entscheidend ist es, dass Mobilität als ein Bedürfnis verstanden wird. Dabei gilt es, diese Mobilitätsbedürfnisse aktiv zu gestalten.

**Beispiel:**

Dabei kann sich ein Bedürfnis nach einer Dienstreise zwischen zwei Standorten oder auch über die Notwendigkeit mit Kolleg\*innen, an einem anderen Standort ein Online-Meeting abzuhalten, äußern. Mobilität ist im Folgenden dementsprechend nicht gleichzusetzen mit Verkehr. Die Nutzung eines Verkehrsträgers (bspw. Auto oder Fahrrad) erfüllt das Bedürfnis nach Mobilität.

Das Bedürfnis nach Mobilität kann jedoch auch über die Vernetzung mit digitalen Werkzeugen, wie einer Videokonferenz gestillt werden. Die untere Grafik (Abbildung 3) visualisiert die Erkenntnis, dass das Bedürfnis nach Mobilität sowohl durch unterschiedliche Verkehrsträger als auch über die verstärkte Nutzung von digitalen Lösungen sichergestellt werden kann.

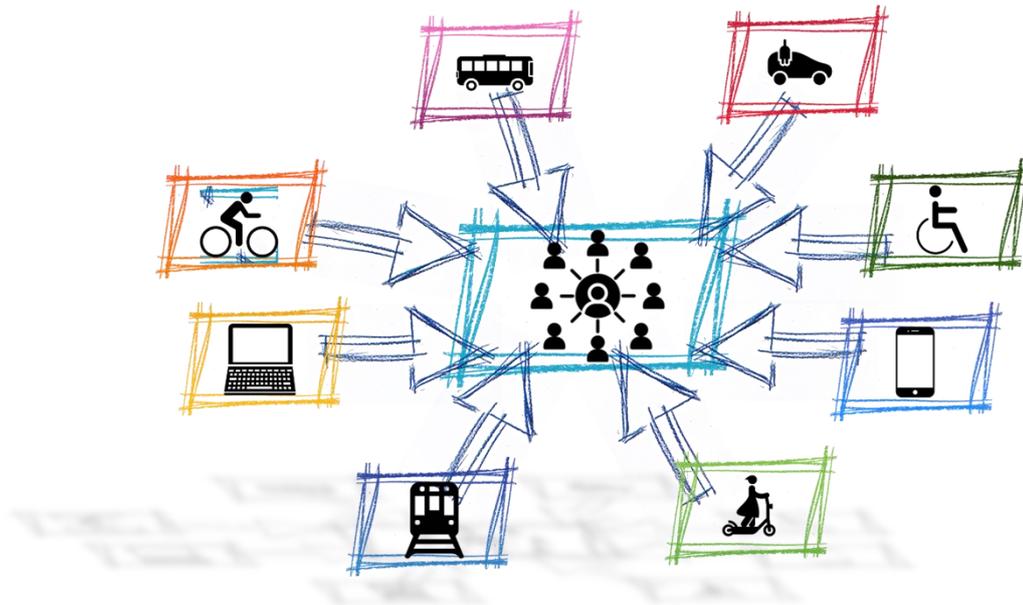


Abbildung 3 - Mobilität als Bedürfnis nach Vernetzung über unterschiedliche Mobilitätsträger

Eine sich wandelnde Welt zeigt sich in den großen Transformationen unserer Zeit. Digitalisierung und Nachhaltigkeit zeigen die Notwendigkeit auf, das Thema der Mobilität im LVR neu zu denken und zukunftssicher zu gestalten. Mobilität nicht mehr nur als Ortswechsel von A nach B zu verstehen und Formen der fossilfreien Mobilität zu etablieren, sind ein großes Handlungsmotiv für die zukünftige Arbeit im Mobilitätsmanagement des LVR. Rückenwind gibt es durch internationale Abkommen, wie die UN-Nachhaltigkeitsziele aber auch die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK), die in Artikel 20 darauf abzielt, persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen mit größtmöglicher Unabhängigkeit im Sinne von Selbstbestimmung sicherzustellen ([siehe auch 5 Nachhaltige Mobilität](#)). Ebenso förderlich erscheint die kürzlich erfolgte Umsetzung der EU Clean Vehicles Directive in nationales Recht. Dieses Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge sieht Mindestquoten (38,5%) für saubere Fahrzeuge bei Beschaffungen von Fahrzeugen bzw. der Beauftragung von bestimmten Verkehrsdienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber vor. In eine vergleichbare Richtung zeigt auch die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, die eine Senkung des Energieverbrauchs im Personenverkehr bis 2030 um 15 bis 20 Prozent vorsieht sowie das „Integrierten Klimaschutzkonzept“ (IKSK) des LVR, dass die Reduktion von Emissionen über den Mobilitätssektor vorsieht. Das Mobilitätsmanagement für den LVR möchte auf diese Herausforderungen und Transformationen mit der Steuerung und Strukturierung des Mobilitätsthemas innerhalb des Verbands antworten und weist in dieser Vorlage erste Wege hin zu einem integrierten Mobilitätsmanagement auf.

Die Mobilität im Landschaftsverband Rheinland betrifft erkennbar eine Vielzahl von unterschiedlichen Themenbereichen und Dezernaten. Das Dezernat 6 hat es sich mit dem zu beschließenden Arbeitsprogramm zur Aufgabe gemacht, diese vielen Themen nach und nach aufzugreifen und in den kommenden Jahren sukzessive zu bearbeiten. Aus diesem Grund soll das mit dieser Vorlage beschriebene Handlungskonzept als Arbeitsprogramm des FB 61 ergänzend zum Arbeitsprogramm des Dezernat 6 beschlossen werden.

## 2. Vernetzte Mobilität (Vorlage II)

Vernetzte Mobilität (engl. Smart Mobility) bezeichnet die datengestützte Kombination und Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsoptionen. Gemeint ist damit die Bereitstellung und Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger. Dieser Themenkomplex kann aus Sicht der Nutzer\*innen insbesondere durch digitale Lösungen wie beispielsweise Apps auf mobilen Endgeräten oder webbasierten Anwendungen wie Portalen bedient werden. Sinn und Zweck ist es, die Verkehrsträger nicht isoliert zu betrachten, sondern die schnellste, angenehmste und umweltschonendste Form der Mobilität wählen zu können.

Vernetzte Mobilität geht dabei über den klassischen Mobilitätsbegriff als physische Ortveränderung hinaus und umfasst auch die virtuelle Mobilität in Form von mobilem Arbeiten, Coworking, Videokonferenzen und mehr. Mobilität wird also in diesem Falle verstärkt als Bedürfnis wahrgenommen. In Verbindung mit dem LVR bedeutet dies, dass das Bedürfnis der Mitarbeitenden und der Bürger\*innen nach Mobilität sich beispielsweise über die Erreichbarkeit des Verbands definiert – sowohl auf klassischen Verkehrswegen als auch über digitale Wege.

Durch die Verknüpfung und Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsmöglichkeiten kann den individuellen Bedürfnissen bestmöglich begegnet werden. Dies trägt nicht nur zu mehr Barrierefreiheit bei, sondern bietet Nutzer\*innen auch eine wichtige Entscheidungsgrundlage hinsichtlich ihrer eigenen Mobilität. Neben dem Aspekt der Entscheidungsfreiheit, können stärker vernetzte Mobilitätslösungen auch vermehrt Daten zu Umwelt- und Klimaauswirkungen bereitstellen und wirtschaftliche Aspekte aufzeigen. Dies bedeutet, dass Mobilitätsdaten möglichst sicher erfasst und ausgewertet werden müssen, um eine Steuerung der Mobilität zu ermöglichen.



Abbildung 4 - Mobilitätsoptionen digital aufbereitet

## 2.1 Vernetzte Mobilität im LVR

Workshops „Vernetzte Mobilität“ / „Lösungen für die vernetzte Mobilität“

Das Dezernat 6 hat im Mai sowie im Juli 2021 einen Workshop zum Thema „Vernetzte Mobilität“ durchgeführt und in diesem mit den Dezernaten 1 und 3 Anforderungen und Ziele für ein vernetztes Mobilitätsmanagement im LVR gesammelt. Ein weiterer Workshop zur Priorisierung der Anforderungen sowie zur Einschätzung der Umsetzbarkeit erfolgte im August 2021. Die Anforderungen umfassen u.a. die Notwendigkeit zur regelhaften Erzeugung von Daten über die Pendel- und Dienstverkehre (beispielsweise über die erzeugten CO<sub>2</sub>-Emissionen), um eine dauerhafte Datenbasis zur Reduktion der Emissionen aufbauen zu können und eine bessere Mobilitätssteuerung zu etablieren. Über die Anforderungen und weitere Ergebnisse der Workshops wird das Dezernat 6 in einer gesonderten Vorlage zeitnah berichten.

Exemplarisch für das Thema vernetzte Mobilität im LVR kann die Informationsseite Namens „Wege zum LVR“ (<https://wege-zum.lvr.de>) genannt werden. Die Seite bietet Wegbeschreibungen zu den diversen Einrichtungen des LVR für Menschen mit und ohne Mobilitätseinschränkungen. Dieses Angebot enthält jedoch – noch – keinen Bezug zu Verkehrsträgern oder weiteren Mobilitätsangeboten des LVR, kann daher nur als eine erste Entwicklungsstufe betrachtet werden. Zukünftig sollen die Angebote des LVR vernetzt sein.

Der LVR nutzt mit Blick auf die Arbeitsumgebung der Mitarbeitenden im direkten Austausch eine etablierte Kommunikationssoftware für Videokonferenzen. Derzeit sind ca. 1.200 Lizenzen an die Mitarbeitenden verteilt. Dies bietet mit Blick auf die Mobilität Möglichkeiten der Bedarfssenkung, da Absprachen über eine größere Entfernung keine zwangsläufige Dienstreise erfordern. Für Workshops und größere Veranstaltung nutzt der LVR eine auf diese Anforderungslage passende, weitere Kommunikationssoftware. Diese Formen der digitalen Kommunikation haben in Zeiten von COVID-19 an Bedeutung gewonnen, dies kann auch den Ausführungen zu Krise als Chance 1. Teilbericht (15/143) entnommen werden.

## 2.2 Vernetzte Mobilität - Außenblick

Im Hinblick auf die Zusammenarbeit mit Akteuren außerhalb des LVR, hat das Dezernat 6 bereits Gespräche mit Anbietern von Lösungen im Bereich der vernetzten Mobilität geführt. Diese Gespräche dienen und dienen dazu, die Markt- und Wettbewerbslage der Anbieter zu sichten und die existierenden Lösungen kennen zu lernen. Des Weiteren wurde mit den Verantwortlichen des Zukunftsnetz Mobilität NRW gesprochen, um einen Austausch zu gemeinsamen Themen aufzubauen.

Erste Erkenntnisse aus den Gesprächen mit externen Partnern, Anbietern und Dienstleistern zeigen, dass viele innovative Aspekte in der vernetzten Mobilität enthalten sind, die in Vorlage II detailliert aufgegriffen werden. Ein Thema wird die datenbasierte Mobilitätssteuerung sein. So kann beispielsweise über ein digitales Flottenmanagement eine ökonomischere Nutzung der Fahrzeuge ermöglicht werden sowie relevante Fahrzeugdaten, wie die der CO<sub>2</sub>-Emissionen und Informationen zum Wartungsstand von Fahrzeugen, direkt erhoben werden. Die Mobilität im Verband könnte, unter der vermehrten Nutzung von Fahrzeugdaten, analysiert werden und Richtungsentscheidung zur Weiterentwicklung fundiert getroffen werden. Die generierten Daten bieten also Möglichkeiten, Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten und somit den Dienstreiseverkehren zu ziehen sowie auf die entstandene Umweltbelastung.

In den Bereich der vernetzten Mobilität fällt so auch die digital gestützte Planung für Mitfahrgelegenheiten. Hier können sich Mitarbeitende die Fahrtwege teilen und somit Parkflächen sparen und in Kontakt treten. Die Möglichkeiten der vernetzten Mobilität sind umfangreich und hier nur beispielhaft beschrieben. Die Vorlage II wird im nächsten Ausschusslauf explizit hierauf eingehen.

### 3. Neue Mobilitätsträger und Technologien (Vorlage III)

Das Themenfeld Mobilität steht in starkem Zusammenhang mit aktuellen und zukünftigen Entwicklungen. Zu nennen sind hier neue Antriebsarten, neue Mobilitätsträger sowie technologische Innovationen, welche das Thema aus gesellschaftlicher und politischer Sicht in immer wieder neue Blickpunkte rücken und so auch das praktische Handeln beeinflussen. Die erkennbar fortschreitende Elektrifizierung des Verkehrs ist hier ebenso markant erkennbar wie der Einfluss der Informations- und Kommunikationstechnologie, gerade in Zeiten von COVID-19, auf das Mobilitätsverhalten. Die programmatische Vorlage III wird sich diesbezüglich mit Alternativen zum fossilen Verbrennungsmotor befassen, welche sich in den letzten Jahren durch die Einführung massentauglicher E-Autos, -Fahrräder und -Roller und Innovationen im Bereich der Ladeinfrastruktur hochdynamisch entwickelt haben.

Auch werden Technologien thematisiert, die Mobilität neu definieren und neue Anforderungen an die Mobilität stellen - so etwa Neuerungen im Bereich der (mobilen) Endgeräte, Apps und Software sowie Innovationen im Bereich von smarten Geräten wie VR-Brillen und weiteren technischen Hilfsmitteln.

#### 3.1 Neue Mobilitätsträger und Technologien im LVR

Die Ergebnisse aus den bereichsübergreifenden Workshops „Vernetzte Mobilität“ und „Lösungen für die vernetzte Mobilität“ mit den Dezernaten 1 und 3, welche den Grundstein für vernetzte Mobilität im LVR legen und beispielsweise das Thema Flottenmanagement ins Auge fassen, zielen auf den Einsatz innovativer Lösungen ab. Der Einsatz neuer Mobilitätsträger wie (vernetzter) E-Fahrzeuge, -Bikes und Co. sowie neue technische Lösungen für das Parkraummanagement und die Ladesäuleninfrastruktur sind fest in der zukünftigen Mobilitätsplanung des LVR verankert.

Gemäß der Vorlage 15/315 wurde durch das Dezernat 3<sup>2</sup> bereits ein Beratungsunternehmen zur Ausarbeitung eines Konzepts für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität im LVR beauftragt. Das Dezernat 6 ist in diesem Projekt beteiligt und bringt sich entsprechend in die Planung der Ladeinfrastruktur und des zukünftigen Betreibermodells ein. Daneben liegt ein erstes durch Dezernat 3 erstelltes Konzept zur Ladeinfrastruktur<sup>3</sup> beim LVR vor.

Auch Technologien, welche sich noch nicht in konkreten Planungen wiederfinden, sollen in der Vorlage III thematisiert werden: So gibt es im LVR zahlreiche Anwendungsbereiche für moderne Lösungen. Genannt werden können die Museen und Kultureinrichtungen, die von smarten Geräten wie VR-Brillen zur Erkundung von Ausstellungen und Innovationen im

---

<sup>2</sup> Vgl. Kapitel 6 Schnittstellen und Partner\*innen im Verband

<sup>3</sup> Axel Schumacher (2020): Konzept zum Ausbau von E-Ladeinfrastruktur an der ZV des LVR.

Bereich digitaler, barrierefreier Leitsysteme für Besucher profitieren können. Des Weiteren können langfristig auch für die Kliniken neue Mobilitätsträger, wie beispielsweise selbstfahrenden Shuttlebusse, für den Personen- und Lastentransport von Interesse sein. Vorlage III wird über die aktuellen Entwicklungen und (geplanten) Maßnahmen in Bezug auf neue Mobilitätsträger und Technologien näher informieren.

### 3.2 Neue Mobilitätsträger und Technologien - Außenblick

Der LVR betrachtet im Rahmen der Digitalisierung aufmerksam die aktuellen Entwicklungen in Wissenschaft und Wirtschaft:

Mit Blick auf die Verkehrsträger der Zukunft stehen hier aktuell vor allem der Elektro- und Wasserstoffantrieb als Alternativen zum fossilen Verbrennungsmotor im Vordergrund. Für Vorlage III ist geplant, die Elektromobilität als Brückentechnologie vorzustellen, die den Verbrennungsmotoren in Hinblick auf ihre Umwelt- und Klimabilanz bereits weit vorausgeht, jedoch sicherlich unter Aspekten wie der Gewinnung von Rohstoffen zur Batterieproduktion noch Potenzial zur Verbesserung hat. Auch grüner Wasserstoff als Alternative vor allem für größere Verkehrsträger wie Busse und LKWs soll bewertet werden. Aufgrund von ersten Rücksprachen und Recherchen ist hier jedoch derzeit eine Anwendung in PKW wahrscheinlich nicht sinnvoll, da batteriebetriebene Verkehrsträger einen deutlich geringeren Energieverbrauch haben und im Vergleich zum Brennstoffzellen-PKW weniger komplexe Infrastruktur benötigen. Wie in der unteren Darstellung erkennbar, setzt das Elektroauto die zugeführte Energie mit Abstand am effizientesten um und ist dem Brennstoffzellen-PKW somit derzeit deutlich überlegen.

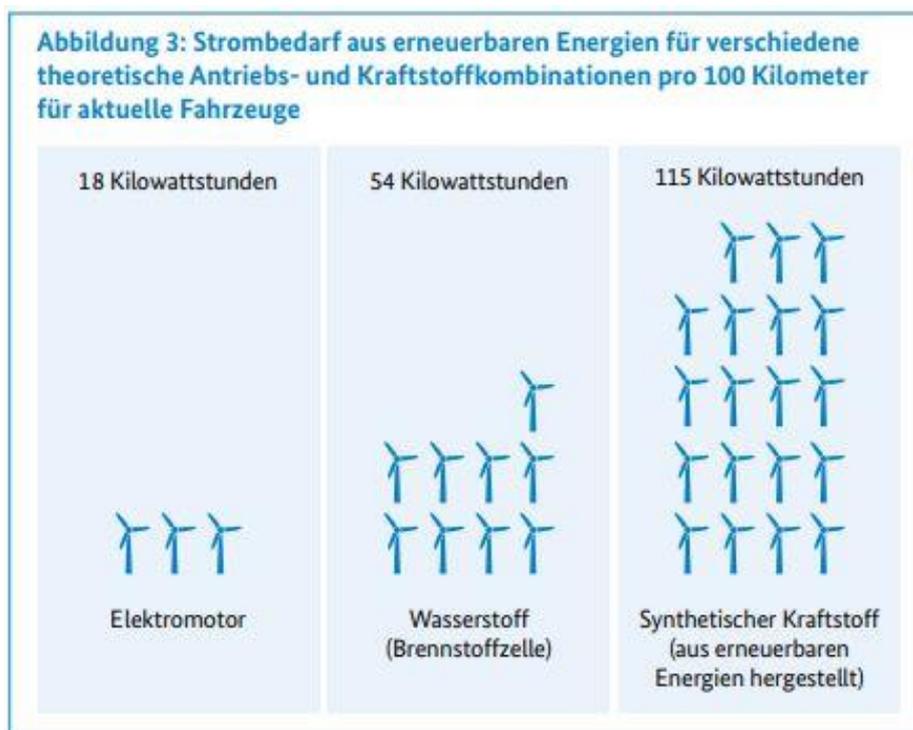


Abbildung 5 - Darstellung des BMU zum Energiebedarf von Fahrzeugen<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Vgl. BMU (2021): „Wie umweltfreundlich sind Elektroautos?“, S. 19

Im Mobilitätssektor werden darüber hinaus, wie bereits unter dem Punkt „Vernetzte Mobilität“ besprochen, zunehmend digitale Lösungen genutzt: Genannt werden kann hier beispielsweise ein digitalisiertes Management des gesamten Fuhrparks. Auch Software zum Parkraummanagement und der Steuerung und Erleichterung der Mitarbeitenden- und Besucher\*innenmobilität hat sich am Markt in vielfältigen Angeboten etabliert. Die von den Verkehrsträgern generierten Daten können abgeglichen werden und den Nutzenden zur Verfügung gestellt werden. So können beispielsweise Informationen zum Lade- / Tankstand, dem Standort oder der Buchung von PKW bereitgestellt werden. Menschen mit Beeinträchtigungen können mit den von ihnen genutzten Verkehrsmitteln über mobile Endgeräte barrierefrei kommunizieren oder sich mithilfe digitaler Assistenzsysteme in öffentlichen Gebäuden zurechtfinden und so ein größeres Sicherheitsgefühl beim Nutzen von Mobilität erleben. Die neuen Mobilitätsträger und Technologien sind somit die Grundlage für eine vernetzte Mobilität und liefern die notwendigen Daten.

## 4. Mobilität und Inklusion (Vorlage IV)

In der Vorlage IV möchte das Dezernat 6 auf die große Bedeutung der bedarfsgerechten physischen und virtuellen Mobilitätsangebote aufmerksam machen. Bereits während der Entstehung des Mobilitätsbedürfnisses muss dieses am Maßstab der Barrierefreiheit ausgerichtet werden. Gesellschaftliche Ungleichheiten sollen mit Hilfe von möglichst barrierefrei gestalteten Lösungen reduziert werden. Die Betrachtung barrierefreier Lösungen für die Mobilität im analogen und digitalen Raum sind gleichermaßen bedeutsam.

Mobilität beschreibt den grundsätzlichen Vorgang der Beweglichkeit.<sup>5</sup> Wichtig für das allgemeine Verständnis ist vor allem die Unterteilung des Mobilitätsbegriffs in die virtuelle und physische Mobilität. Die virtuelle Mobilität umfasst die Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien und beschreibt die Überwindung der Distanzen ohne physische Bewegung. Exemplarisch kann die Nutzung von Plattformen für Online-Meetings genannt werden.<sup>6</sup> Die physische Mobilität hingegen beschreibt die tatsächliche Überwindung räumlicher Distanzen durch die Nutzung von (verschiedenen) Verkehrsträgern (z. B. PKW, Bus, Bahn, E-Roller) oder die Fortbewegung zu Fuß. Mobilitätsangebote müssen deshalb bedarfsorientiert geplant und angeboten werden und auch in den Aspekten der Inklusiven Gesellschaft gedacht werden, um Menschen gleichberechtigt an der Mobilität im Verband teilhaben zu lassen.

Die Digitalisierung beeinflusst das Mobilitätsbedürfnis maßgeblich. Durch die Entstehung neuer, digitaler Mobilitätsangebote kann immer häufiger auf die physische Mobilität verzichtet werden. Dadurch werden aber auch virtuelle Mobilitätsangebote benötigt, die für jeden Mitarbeitenden gleichermaßen zugänglich und nutzbar sind. Deshalb spielen barrierefreie Kommunikations- und Informationsangebote zur Sicherstellung inklusiver Mobilitätsangebote eine wichtige Rolle.

---

<sup>5</sup> Vgl. Zoche P., Kimpeler S., Joepgen M. (2002) Mobilität. In: ifmo Institut für Mobilitätsforschung (eds) Virtuelle Mobilität: Ein Phänomen mit physischen Konsequenzen?. Virtuelle Mobilität: Ein Phänomen mit physischen Konsequenzen?. Springer, Berlin, Heidelberg. [URL: [https://doi.org/10.1007/978-3-642-56234-1\\_2](https://doi.org/10.1007/978-3-642-56234-1_2), abgerufen am 30.07.2021].

<sup>6</sup> Vgl. Jipp M., Lemmer K. (2021) Moderne Mobilitätsformen und die Bedürfnisse der Gesellschaft. In: Haux R., Gahl K., Jipp M., Kruse R., Richter O. (eds) Zusammenwirken von natürlicher und künstlicher Intelligenz. Springer VS, Wiesbaden. [URL: [https://doi.org/10.1007/978-3-658-30882-7\\_9](https://doi.org/10.1007/978-3-658-30882-7_9), abgerufen am 30.07.2021].

Die Bereitstellung der bedürfnisgerechten persönlichen Mobilität, vor allem für Menschen mit Behinderungen, findet sich so auch im Artikel 20 der UN-BRK wieder. Es wird gefordert, dass die Mobilitätsbedarfe unabhängig und zeitlich flexibel für alle Menschen gleichermaßen zur Verfügung gestellt werden. Dabei wird auch auf den Einsatz unterstützender Technologien hingewirkt.

## 4.1 Mobilität und Inklusion im LVR

Der LVR hat im Jahr 2014 seinen Aktionsplan „Gemeinsam in Vielfalt“ zur Umsetzung der Inhalte der UN-BRK beschlossen. In diesem finden sich 12 strategische Zielrichtungen in vier Aktionsbereichen wieder, die menschenrechtliche Anliegen der UN-BRK in die Arbeit der LVR-Dezernate dauerhaft und langfristig verankern. Auch die inklusive Mobilität wird in den Zielrichtungen „Inklusiven Sozialraum mitgestalten“, „Barrierefreiheit in allen Liegenschaften herstellen“ und „Zugänglichkeit von Informationen sicherstellen“ strategisch thematisiert.<sup>7</sup>

Dies zeigt deutlich, dass der LVR in der Vergangenheit bereits erkannt hat, dass die bedarfsgerechte Mobilität einen Beitrag zur Verbesserung einer inklusiven Gesellschaft leisten kann. In diesem Zusammenhang spielt die Digitalisierung eine wichtige Rolle, denn Menschen mit und ohne Behinderung dürfen nicht durch Zugangsbarrieren von physischen und virtuellen Mobilitätsformen ausgegrenzt werden. Der LVR hat in seinen vielfältigen Einsatz- und Arbeitsbereichen viele Aufgaben, in denen Mobilitätsbedürfnisse entstehen. Diese reichen beispielsweise vom täglichen Pendler\*innenverkehr, virtuellen Meetings und Dienstreisen bis zum Kundenverkehr zu den Dienststellen, Klinik-/Museumsbesuchende und dem Schüler\*innenspezialverkehr. Es gilt also auch für den LVR auf eine inklusive Mobilität, in vielfältigen Lebenslagen, hinzuwirken.

Damit die physischen Mobilitätsbedürfnisse gesenkt werden können, sind bereits digitale Meeting-Plattformen im Einsatz, die eine LVR-interne und –externe Kommunikation verschiedenster Bereiche ermöglichen. Der Einsatz dieser Software, deren Ausrollen durch die Corona-Pandemie beschleunigt wurde, baut analoge Zugangsbarrieren ab. Diese ersetzen jedoch nicht die Bewegung in Räumlichkeiten. So können Barrieren innerhalb von Gebäuden beispielsweise durch physische Blindenleitsysteme und Rollstuhlrampen abgebaut werden, hier können zukünftig auch digitale Lösungen unterstützend wirken. Des Weiteren gilt es auch auf die Barrierefreiheit von etablierten Mobilitätsträgern zu achten. So sollten Dienstwagen möglichst barrierefrei ausgestattet sein und Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung vorgehalten werden.

## 4.2 Mobilität und Inklusion - Außenblick

Rund um die Themen Mobilität und Inklusion gibt es bereits eine Vielzahl von Projekten, Veröffentlichungen und wissenschaftlichen Ausarbeitungen. Diese bieten teilweise bereits gute Einblicke in die theoretische und praktische Arbeit. Das Deutsche Institut für Menschenrechte weist darauf hin, dass Menschen mit Behinderungen in Deutschland immer

---

<sup>7</sup> Vgl. LVR.de (2021): Gemeinsam in Vielfalt 2020. [URL: [https://www.lvr.de/media/wwwlvrde/derlvr/organisation/lvrdezernate/personal\\_und\\_organisation/stabsstelle\\_inklusion\\_und\\_menschenrechte/Flyer\\_Gemeinsam\\_in\\_Vielfalt\\_2020.pdf](https://www.lvr.de/media/wwwlvrde/derlvr/organisation/lvrdezernate/personal_und_organisation/stabsstelle_inklusion_und_menschenrechte/Flyer_Gemeinsam_in_Vielfalt_2020.pdf), abgerufen am 22.07.2021].

noch keinen uneingeschränkten Mobilitätszugang haben und das Recht auf Mobilität nicht gelebt werden kann.<sup>8</sup> Hier besteht Handlungsbedarf.

Seit dem Jahr 2019 vergibt beispielsweise die Bundesfachstelle für Barrierefreiheit jährlich den Bundesteilhabepreis. Bundesweit werden Gute-Praxis-Beispiele und Modellprojekte ausgezeichnet, die sich vorbildlich für einen inklusiven Sozialraum einsetzen. Im Jahr 2019 lag der Fokus auf der Inklusiven Mobilität und die prämierten Projekte befassen sich z. B. mit der Ausgestaltung eines barrierefreien ÖPNV oder der Einführung eines barrierefreien, webbasierten Informationssystems.<sup>9</sup>

Die Dynamik der Entwicklungen rund um das Thema Mobilität und Inklusion begründet sich, neben dem hier genannten, auch durch den § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der die vollständig barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV aller Personengruppen ab dem 01.01.2022 vorschreibt.<sup>10</sup> Es ist davon auszugehen, dass dieses Gesetz auch Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Liegenschaften des LVR haben wird, denn - exemplarisch seien hier die fehlenden Aufzüge zu einigen Gleisen am Bahnhof in Köln-Deutz genannt - eine verbesserte Erreichbarkeit der diversen Liegenschaften wäre für beeinträchtigte Mitarbeitende und Bürger\*innen eine nennenswerte Erleichterung des Alltags.

Dieser kurz dargestellte Außenblick soll verdeutlichen, dass die Inklusive Mobilität einen hohen Stellenwert in den verschiedenen Ausprägungen des Mobilitätssektors einnimmt und im integrierten Mobilitätsmanagement des LVRs eine tragende Säule bilden wird.

## 5. Nachhaltige Mobilität

Die UN-Nachhaltigkeits- und Klimaziele sowie die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie bieten Orientierung im breiten Spektrum der Nachhaltigkeit und viele Hinweise darauf, wie Mobilität im 21. Jahrhundert verstanden werden kann. So sieht das Nachhaltigkeitsziel 11.2 der Vereinten Nationen vor: „bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle“ zu ermöglichen.<sup>11</sup> Dies greift auch die Bundesregierung auf und legt mit Blick auf Ziel 11.2 fest, den Energieverbrauch im Personenverkehr bis 2030 um 15 bis 20 Prozent zu senken.<sup>12</sup> Des Weiteren wurde vor kurzem die EU Clean Vehicles Directive in nationales Recht übertragen. Das neue Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge sieht Mindestquoten (38,5%) für saubere Fahrzeuge bei Beschaffungen von Fahrzeugen bzw. der Beauftragung von bestimmten Verkehrsdienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber vor.<sup>13</sup> Das Nachhaltigkeitsthema ist rund um die

---

<sup>8</sup> Vgl. Institut für Menschenrechte (2021): Rechte von Menschen mit Behinderungen – Mobilität. [URL: <https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/themen/rechte-von-menschen-mit-behinderungen/mobilitaet>, abgerufen am 29.07.2021].

<sup>9</sup> Vgl. Bundesfachstelle für Barrierefreiheit (2021): Initiative Sozialraum Inklusiv. [URL: [https://www.bundesfachstelle-barrierefreiheit.de/DE/Initiative-Sozialraum-Inklusiv/Bundesteilhabepreis/Bundesteilhabepreis-2019/Bundesteilhabepreis-2019\\_node.html;jsessionid=283B97106C02081E19F7BC74377497FD](https://www.bundesfachstelle-barrierefreiheit.de/DE/Initiative-Sozialraum-Inklusiv/Bundesteilhabepreis/Bundesteilhabepreis-2019/Bundesteilhabepreis-2019_node.html;jsessionid=283B97106C02081E19F7BC74377497FD), abgerufen am 29.07.2021].

<sup>10</sup> Vgl. § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG.

<sup>11</sup> Vgl. Vereinte Nationen (2015): Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung, S. 23. [URL: <https://www.un.org/Depts/german/gv-70/band1/ar70001.pdf>, abgerufen am 29.07.2021].

<sup>12</sup> Vgl. Bundesregierung (2021): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, S. 278

<sup>13</sup> Vgl. Verband kommunaler Unternehmen (2021): Fragen und Antworten zum Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20.06.2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften, S. 4f

Mobilität also sehr präsent und mit Blick auf das Mobilitätsmanagement im LVR lassen sich einige wichtige Punkte identifizieren.

Grundsätzlich gilt, dass die Mobilität und hier vor allem Pendelverkehre und Dienstreisen ein großes Potential zur Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bieten – so zum Beispiel über eine konsequente Elektrifizierung der Flotte bei Nutzung von zertifiziertem Ökostrom sowie durch die Senkung von Mobilitätsbedarfen. Im Sinne der globalen, nationalen sowie auch der eigenen (IKSK) Klimaziele, gilt es den Mobilitätssektor möglichst schnell CO<sub>2</sub>-neutral zu gestalten und umweltfreundlich weiterzuentwickeln. Des Weiteren gilt es mit Blick auf die sozialen Fragen darauf zu achten, dass neben dem ökologischen Fußabdruck auch die ethische Verträglichkeit von Mobilitätslösungen und neuen Technologien sowohl im Anschaffungsprozess als auch im Betrieb sichergestellt werden muss. Zu guter Letzt sollte der Mobilitätssektor nachhaltig wirtschaften. Dies bedeutet mit Blick auf die Mobilität im LVR, dass Entscheidungen neben der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit immer auch auf die wirtschaftliche Nachhaltigkeit hin zu prüfen sind. Wirtschaftliche Nachhaltigkeit ist nicht nur mit Blick auf die Anschaffungs- und Betriebskosten eines beispielhaften PKWs zu betrachten. Vielmehr sollten die Gesamtkosten der Mobilität betrachtet werden, so also auch der Flächenverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Kosten der CO<sub>2</sub>-Emissionen lassen sich beispielsweise mit Hilfe von Anbietern zur CO<sub>2</sub>-Kompensation ermitteln und ausgleichen.

Das große Potential der vernetzten Mobilität für die Nachhaltigkeit hat auch die Bundesregierung erkannt. So heißt es in der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie: „durch vernetzte Mobilität kann der Verkehr effizienter gestaltet und können Staus vermieden werden, mobiles Arbeiten kann das Verkehrsaufkommen verringern.“<sup>14</sup> Dieses Potential gilt es für den LVR zu schöpfen.

Die hier nur kurz umrissenen Fragen der ökologischen, sozialen und auch ökonomischen Nachhaltigkeit werden in den jeweiligen programmatischen Vorlagen (II, III, IV) vertieft beantwortet. Das Dezernat 6 wird daher dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit in all seinem Handeln und Wirken, v.a. in den Facetten von Digitalisierung und Mobilität besondere Bedeutung beimessen.

## 6. Schnittstellen und Partner\*innen im Verband

Das Thema Mobilität erstreckt sich quer zu den (Fach-)Dezernaten und den vielen Dienststellen im Landschaftsverband. Das Dezernat 6 steht in diesem Themengebiet nun vor der Aufgabe, die bereits erfolgte Arbeit anderer Dezernate an den entsprechenden Schnittstellen zu unterstützen und selbst konzeptionell das Thema Mobilität für den LVR zu erschließen. Als wesentliche Partner\*innen wurden hier die Dezernate 1 – zu den Themen der Anschaffung von Fahrzeugen, des ZV-Fuhrparks sowie der Jobtickets - und das Dezernat 3 – zu den Themen Umwelt und Klima sowie Gebäude- und Liegenschaftsmanagement - identifiziert. Zur regelhaften Rücksprache zwischen den Dezernaten 1, 3 und 6 wurde ein Arbeitskreis „Mobilität“ ins Leben gerufen. Dieser dient der quartalsweisen Rücksprache, um Wechselwirkungen sichtbar zu machen und zur Absprache von gemeinsamen Projekten und thematischen Schwerpunkten. Des Weiteren werden der Gesamtpersonalrat sowie die Mitarbeitenden als zentrale Partner\*innen für die erfolgreiche Umsetzung von Mobilitätsvorhaben gesehen.

---

<sup>14</sup> Vgl. Bundesregierung (2018): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, S. 17

## **Dezernat 0**

Das Dezernat 0 ist mit Blick auf die interne sowie die externe Kommunikation von Mobilitätsmaßnahmen als wichtige Schnittstelle zu betrachten. Das Dezernat dient ebenfalls als direkte Verbindung zur politischen Vertretung im LVR und transportiert deren Anregungen und Impulse. Ferner ressortiert die federführende Koordination des Themas Nachhaltigkeit im Dezernat 0. Darüber hinaus liegt eine Schnittstelle zum Veranstaltungsmanagement im LVR vor.

## **Dezernat 1**

Die Zusammenarbeit zwischen Dezernat 6 und Dezernat 1 betrifft den organisatorischen und administrativen Aspekt der Mobilität: So gehen die zentrale Fuhrpark- sowie die Ticketverwaltung, aber auch das Dienstreisemanagement und alle die Mitarbeitendenmobilität betreffenden Verfügungen von Dezernat 1 aus. Insbesondere über das Competence Center Allgemeiner Bedarf und Dienstleistungen des FB 11 als verantwortliche Stelle für den zentralen Einkauf von Fahrzeugen ergeben sich z.B. wesentliche Berührungspunkte. Des Weiteren ist der Einkauf von Software-Produkten für den Mobilitätsbereich (wie z.B. digitalen Zusammenarbeitsplattformen, Videokonferenzsystemen etc.) über den, an das Dezernat 1 angegliederten, internen Dienstleistenden LVR-InfoKom organisiert. Eine weitere Schnittstelle ist das in Dezernat 1 angesiedelte LVR-Institut für Training, Beratung und Entwicklung, dass mit Blick auf Mobilitätsmaßnahmen eine wichtige Rolle in der Kompetenzentwicklung der Mitarbeitenden einnimmt. Zu guter Letzt können als weitere Schnittstellen noch die Stabstelle für Datenschutz sowie das Rechtsamt genannt werden.

## **Dezernat 3**

Zwischen dem Dezernat 6 und Dezernat 3 ergeben sich die Schnittstellen im Bereich Mobilität vor allem über die Gebäudewirtschaft sowie über die Themenfelder Umwelt- und Klimaschutz. Die Zusammenarbeit betrifft dabei konkret die Parkflächenverwaltung für die ZV und Gebäudeverwaltung durch den FB 32 sowie die Treibhausgasbilanzierung im FB 31, auf welche der Bereich Mobilität einen großen Einfluss hat. Auch über das Thema E-Mobilität ergeben sich Schnittstellen mit Dezernat 3 durch die konzeptionelle Planung der Umsetzung hinsichtlich der Ladeinfrastruktur und weiterer Aspekte.

## **Dezernat 4**

Das Dezernat 4 ist seit August 2020 für die Planung, Organisation und die Rechnungsabwicklung der beauftragten Fahrdienste zu den Kindertageseinrichtungen verantwortlich. Zuvor war dies im Dezernat 5 angesiedelt.

## **Dezernat 5**

Das Dezernat 5 betreibt den Schüler\*innenspezialverkehr. Rund 1.200 Schulbuslinien sind schultäglich im Einsatz, etwa 400 Beförderungsunternehmen sind beauftragt, über 5.000 Schülerinnen und Schüler täglich zu befördern.

## **Dezernat 7**

Das Dezernat 7 ist für die Zubringerdienste zu den Werkstätten für behinderte Menschen verantwortlich. Hier bedienen ca. 500 Beförderungsunternehmen die derzeit 214 Standorte mit täglich ca. 8.600 (bei Vollausslastung) Fahrten.

## **Dezernat 8**

Das Dezernat 8 kennt mit Blick auf die Kliniken neben den Krankentransporten vor allem Besucherverkehre. Ein weiterer Punkt sind die dezentralen Fuhrparke der verschiedenen

Einrichtungen sowie die Mobilitätsbedürfnisse der jeweiligen Belegschaft an den verschiedenen Standorten.

### **Dezernat 9**

Das Dezernat 9 zeichnet sich ebenfalls durch Besucherverkehre aus. Analog zu den Kliniken gibt es dezentrale Fuhrparke sowie Mobilitätsbedürfnisse der jeweiligen Belegschaft an den verschiedenen Standorten.

### **Weitere Schnittstellen**

Neben den hier benannten Verbindungen zu den (Fach-)Dezernaten gibt es im Verband noch eine Reihe weiterer Schnittstellen. So kann mit Blick auf die Zentralverwaltung beispielsweise der Mobilitätsbedarf rund um Veranstaltungen und die politische Gremienarbeit benannt werden.

Das Dezernat 6 hat es sich zur Aufgabe gemacht, diese Vielzahl an unterschiedlichen Mobilitätsbedarfen, welche zentral wie dezentral im LVR anfallen und organisiert sind, über die bestehenden Berührungspunkte zu erfassen und so eine ganzheitliche Betrachtung der Mobilität im Verband zu ermöglichen. Das Identifizieren und Herausstellen der quer im LVR verteilten Schnittstellen ist daher von großer Bedeutung.

## **7. Weitere Planung**

Die Vorlage 15/140 verankert den Aufbau eines integrierten Mobilitätsmanagements für den LVR im Dezernat 6. Dieses hat das Ziel der verbandsweiten Optimierung von Mobilitätsbedarfen, um Dienst- und Pendler\*innenverkehre nachhaltig und Nutzer\*innen-zentriert zu gestalten. Damit eine strukturierte Vorgehensweise sichergestellt werden kann, soll die weitere Planung der Vorlagen und die damit verbundenen Projekte in groben Zügen dargestellt werden. Das Dezernat 6 wird der Politik, neben den konzeptionellen Vorlagen II, III und IV, fortlaufend über die laufenden Projekte und deren Entwicklung berichten. Dies wird im Zuge von regelmäßigen Vorlagen zu den jeweiligen Projekten geschehen und auch durch den Jahresbericht des Dezernats.

Der FB 61 hat agile Formate aufgesetzt, die sich an den thematischen Schwerpunkten orientieren. Sofern es erforderlich wird, werden Teilprojekte und kleinere Arbeitspakete aufgebaut, um eine effiziente Bearbeitung sicherzustellen. Der strukturelle Aufbau wurde in der Abbildung 1 bereits dargestellt.

Aktuell sorgen diverse Termine mit internen und externen Gesprächspartner\*innen für die notwendige Vernetzung sowohl zu den benannten Schnittstellen des LVRs als auch zu möglichen Kooperationspartner\*innen in Wirtschaft und Wissenschaft. Diese dienen der Identifizierung von Entwicklungspotenzialen und Partnerschaften. Die Vernetzung mit internen und externen Akteur\*innen soll auch zukünftig weiter ausgebaut und gepflegt werden, sodass ein kontinuierlicher Austausch besteht. Nur so können innovative Lösungen und Denkansätze in den Verband getragen und umgesetzt werden. Im Hinblick auf die rasante Entwicklung rund um die benannten Themenbereiche wird dies ein fester Bestandteil des Fachbereichs sein, damit die bereits vorweg genannten Ziele des Dezernats 6 fokussiert bleiben.

In den vergangenen Monaten konnten bereits einige Potenziale aufgezeigt und darauf aufbauende Projekte gestartet werden. Nennenswert sind an dieser Stelle vor allem die Einführung einer Pooling-App für das Bilden von Fahrgemeinschaften sowie die Erhebung von Anforderungen an ein Vernetztes Mobilitätsmanagements im Rahmen von Workshops mit Dezernaten 1 und 3.

### **Fahrgemeinschaften mit „Pooling-App“**

Derzeit arbeitet das Dezernat 6 an einer kurzfristig einzuführenden mobilen Lösung zur Organisation von Fahrgemeinschaften. Hierfür wird eine Applikation beschafft, die den Mitarbeitenden des LVR die Organisation von Mitfahrgelegenheiten untereinander ermöglicht. Die Einführung dieser App bietet zahlreiche Potenziale: Das Einsparen von Ressourcen in Form von PKW-Abnutzung, Treibstoff und CO<sub>2</sub>-Ausstoß sowie weniger benötigte Parkflächen und die soziale Vernetzung. Weitere Informationen zur Einführung der App entnehmen Sie bitte der Vorlage 15/529.

### **Workshops „Vernetzte Mobilität“**

Wie bereits dargestellt, haben im Jahr 2021 bislang zwei gemeinsame Workshops mit den Dezernaten 1 und 3 stattgefunden, die den Grundstein der gemeinsamen Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren darstellen. Hierfür wurden zunächst die Bereiche vorgestellt. Anschließend wurden Anforderungen an ein vernetztes Mobilitätsmanagement herausgearbeitet, die in einem weiteren Workshop das Lastenheft möglicher Beschaffungsmaßnahmen bilden. Der Lösungs-Workshop hat bereits im August 2021 stattgefunden. Über die Ergebnisse der Zusammenarbeit mit den Dezernaten 1 und 3 wird das Dezernat 6 in einer gesonderten Vorlage zeitnah berichten.

## **8. Ausblick**

Das Dezernat 6 wird sich zukünftig im Bereich der Mobilität die hier identifizierten Kernthemen erarbeiten und mit konkreten Projekten begleiten. Die Vorlagen II, III und IV dienen der Kommunikation des Arbeitsfortschritts. Ziel ist es darüber hinaus voraussichtlich im Laufe des Jahres 2022 mit den Dezernaten 1 und 3 gemeinsam ein Mobilitätskonzept vorzulegen, dass die Mobilität im LVR entsprechend vernetzt, inklusiv und innovativ betrachtet. Dies alles ergibt in der Summe den Weg des Dezernats 6 hinzu einem integrierten Mobilitätsmanagement. Das vorliegende Arbeitsprogramm dient als Handlungsgrundlage für den Themenbereich Mobilität des Dezernates 6 und soll hiermit zur Umsetzung beschlossen werden.

In Vertretung

J a n i c h