

## Vorlage Nr. 15/2168

öffentlich

**Datum:** 15.01.2024  
**Dienststelle:** OE 6  
**Bearbeitung:** Frau Dr. Pavetic / Frau Joost / Frau Unger

<b>Umweltausschuss</b>	<b>24.01.2024</b>	<b>empfehlender Beschluss</b>
<b>Bau- und Vergabeausschuss</b>	<b>31.01.2024</b>	<b>empfehlender Beschluss</b>
<b>Ausschuss für Personal und allgemeine Verwaltung</b>	<b>05.02.2024</b>	<b>empfehlender Beschluss</b>
<b>Ausschuss für Digitale Entwicklung und Mobilität</b>	<b>07.02.2024</b>	<b>empfehlender Beschluss</b>
<b>Finanz- und Wirtschaftsausschuss</b>	<b>16.02.2024</b>	<b>empfehlender Beschluss</b>
<b>Landschaftsausschuss</b>	<b>20.02.2024</b>	<b>Beschluss</b>

### Tagesordnungspunkt:

**LVR-Rahmenmobilitätskonzept - Umsetzung verbandsweiter  
Mobilitätsaktivitäten**

### Beschlussvorschlag:

Dem LVR-Rahmenmobilitätskonzept - Umsetzung verbandsweiter Mobilitätsaktivitäten wird gemäß Vorlage Nr. 15/2168 zugestimmt.

### Ergebnis:

Entsprechend Beschlussvorschlag beschlossen.

### UN-Behindertenrechtskonvention (BRK):

Diese Vorlage berührt eine oder mehrere Zielrichtungen des  
LVR-Aktionsplans zur Umsetzung der BRK.

ja

### Gleichstellung/Gender Mainstreaming:

Diese Vorlage berücksichtigt Vorgaben des LVR-Gleichstellungsplans 2025. nein

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt (Ifd. Jahr):

Produktgruppe:	
Erträge: Veranschlagt im (Teil-)Ergebnisplan	Aufwendungen: /Wirtschaftsplan
Einzahlungen: Veranschlagt im (Teil-)Finanzplan Bei Investitionen: Gesamtkosten der Maßnahme:	Auszahlungen: /Wirtschaftsplan
Jährliche ergebniswirksame Folgekosten:	
Die gebildeten Budgets werden unter Beachtung der Ziele eingehalten	

L u b e k

## Zusammenfassung

Das „LVR-Rahmenmobilitätskonzept – Umsetzung verbandsweiter Mobilitätsaktivitäten“ wurde entsprechend dem Beschluss der Landschaftsversammlung vom 16.12.2019 (Antrag Nr. 14/279) erarbeitet und bündelt verbandsweit erarbeitete Mobilitätsmaßnahmen in den folgenden sieben Handlungsfeldern:

1. Handlungsfeld Fuhrparkmanagement
2. Handlungsfeld Elektromobilität
3. Handlungsfeld Parkraum und Infrastruktur
4. Handlungsfeld Vernetzte Mobilität/Digitalisierung
5. Handlungsfeld Pendler\*innenmobilität
6. Handlungsfeld Mobiles Arbeiten
7. Handlungsfeld Dienstreisemanagement

Die Handlungsfelder bilden gemeinsam einen umfassenden Maßnahmenplan bestehend aus insgesamt 20 Maßnahmenbündeln, die in Form von unterschiedlichen Projekten nach Verabschiedung des Konzepts umgesetzt werden bzw. sich teilweise bereits in der Umsetzung befinden.

Ziel des Konzepts ist es einen Rahmen zu setzen, eine wirksame, wirtschaftliche und datenbasierte Steuerung der Mobilität im gesamten LVR aufzubauen und sicherzustellen. Insbesondere sollen die verursachten Kohlenstoffdioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) im Bereich der Mobilität jährlich um ca. 3 % bis 5 % gesenkt werden sowie die Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) eingehalten werden. Die Umsetzung des Maßnahmenplans erfolgt somit stets mit Rücksicht auf Wechselwirkungen zwischen Nachhaltigkeit, Klimaschutzaspekten, Inklusion, Diversity, Wirtschaftlichkeitsprinzipien, Standardisierungsvorgaben, aber auch der Berücksichtigung unterschiedlicher Bedarfe der Mitarbeitenden und Menschen im Rheinland.

**Begründung der Vorlage Nr. 15/2168:**

LVR-Rahmenmobilitätskonzept - Umsetzung verbands-  
weiter Mobilitätsaktivitäten

Inhalt

<b>1 Hintergrund und Ziele.....</b>	<b>3</b>
<b>2 Handlungsfelder und Maßnahmen .....</b>	<b>4</b>
<b>3 Umsetzung und Ausblick .....</b>	<b>6</b>

# 1 Hintergrund und Ziele

Der LVR befindet sich in einem Spannungsfeld zwischen dem fortschreitenden Klimawandel und weiteren globalen Herausforderungen, Innovationen und Trends sowie dem damit einhergehenden politischen Umdenken und veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen. Um diesen zahlreichen Einflüssen zu begegnen, wurde die Verwaltung im Jahr 2019 durch Beschluss der Landschaftsversammlung (Antrag Nr. 14/279) damit beauftragt, ein umfassendes Mobilitätskonzept für den gesamten LVR zu erarbeiten.

Um die Anforderungen umzusetzen, wurde unter Federführung des Dezernats 6 ein Arbeitskreis Mobilität mit den Dezernaten 1 und 3 gebildet. Dieser hat in einem partizipativen Prozess unter Beteiligung aller weiteren (Fach-)Dezernate und Dienststellen die bisherigen dezentralen Aktivitäten zur nachhaltigen Mobilität erfasst, zusätzliche Maßnahmen identifiziert und auf strategischer Ebene im LVR-Rahmenmobilitätskonzept unter verschiedenen Handlungsfeldern zusammengeführt.

Bei der Entwicklung der Handlungsfelder und Maßnahmen wurde auf zugrundeliegenden konzeptionellen und inhaltlichen Dokumenten aufgebaut – vor allem dem Arbeitsprogramm für das Mobilitätsmanagement des Dezernats 6<sup>1</sup>: Dieses gibt einen Überblick darüber, wie die Mobilität im LVR aktuell gestaltet ist und welche Rahmenbedingungen und Möglichkeiten, heute und in der Zukunft, bestehen. Des Weiteren fand die LVR Vision und Mission ebenso Beachtung wie die Digitalen Agenda, die IT-Strategie sowie das LVR-Diversity-Konzept und die Konzeption zur Treibhausgasneutralität. So wurde beispielsweise in der Vorlage Nr. 15/2075 „Der Weg des LVR zur Treibhausgasneutralität“ festgehalten, dass ein wesentlicher Faktor der LVR-weiten Emissionen mit 31% am Gesamtausstoß die Mobilität der Mitarbeitenden sei. Diesem Umstand wird im Zuge des LVR-Rahmenmobilitätskonzepts begegnet.

Der LVR möchte das Thema Mobilität umfassend betrachten und verschiedene übergeordnete Themen adressieren. Das LVR-Rahmenmobilitätskonzept folgt daher nicht ausschließlich dem Auftrag, Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung zu ergreifen, sondern hat zur Aufgabe, mit passenden Maßnahmen die strategischen Ziele für mehr Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Inklusion, Diversity, Wirtschaftlichkeit und Standardisierung im LVR in den Blick zu nehmen. Die nachfolgende Abbildung dient als Überblick:

Strategische Ziele					
Nachhaltigkeit	Klimaschutz	Inklusion	Diversität	Wirtschaftlichkeit	Standardisierung

Abbildung 1: Strategische Ziele des LVR-Rahmenmobilitätskonzepts

Der LVR als Arbeitgeber und Akteur im Rheinland fördert dazu die nachhaltige Mobilität sowie die Vielfalt seiner Mitarbeitenden und schätzt diese Vielfalt aktiv wert, indem er die

<sup>1</sup> 15/508 (Arbeitsprogramm), 15/887 (Mobilität und Inklusion), 15/1004 (Vernetzte Mobilität), 15/1212 (Neue Mobilitätsträger und neue Technologien), 15/683 (E-Mobilität)

betriebliche Mobilität im Sinne des Diversity-Konzepts chancengerecht und zugänglich gestaltet, soziale Aspekte stets mitberücksichtigt und wo möglich auf unterschiedliche Bedürfnisse eingeht.

Aus den zuvor genannten Aspekten wurden Ziele festgelegt, die für alle Handlungsfelder im Mobilitätsmanagement des LVR gleichermaßen gelten und in Wechselwirkung miteinander den Rahmen stecken. Hierbei sind Zielkonflikte nicht immer auszuschließen. Vorhandene Ziel- und Ressourcenkonflikte gilt es daher zu adressieren, zu gewichten und sachorientiert zu lösen:

**Ziel 1:** Die verursachten Kohlenstoffdioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) sollen im Bereich der Mobilität, aufgrund einer geschaffenen Datenbasis, jährlich um ca. 3 % bis 5 %<sup>2</sup> gesenkt werden.

**Ziel 2:** Die verbindlichen Mindestquoten<sup>3</sup> für die Beschaffung von sauberen und emissionsfreien Straßenfahrzeugen sowie die Beauftragung bestimmter Verkehrsdienstleistungen werden gemäß dem SaubFahrzeugBeschG eingehalten.

**Ziel 3:** Die Attraktivität der betrieblichen Mobilität wird durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Mitarbeitenden des LVR verbessert.

**Ziel 4:** Eine wirksame, wirtschaftliche und datenbasierte Steuerung der Mobilität wird im gesamten LVR sichergestellt.

## 2 Handlungsfelder und Maßnahmen

Das LVR-Rahmenmobilitätskonzept bildet mithilfe der erarbeiteten Maßnahmen das Rahmenwerk für die aktuelle und zukünftige Ausgestaltung des Mobilitätsmanagements im LVR und ist als Konzept zur Orientierung für alle Mitarbeitenden zu verstehen. Die konkrete Umsetzung der Einzelmaßnahmen in den Dienststellen vor Ort erfolgt partnerschaftlich. Dabei bildet das Dezernat 6 stets die zentrale Anlaufstelle für die Mobilitätsaktivitäten und übernimmt die aktive Steuerung. Im Folgenden werden die Handlungsfelder mit ihren Maßnahmen in Kürze beschrieben.

### **Handlungsfeld Fuhrparkmanagement**

Die Steuerung des Fuhrparkmanagements, in Form einer zentral koordinierenden fachlichen Zusammenarbeit und regelhaften Vernetzung aller Fuhrparkverantwortlichen, ermöglicht das Erreichen verbandsweiter Ziele und Vorschriften und vereinfacht die Koordination der Fahrzeugbestände und -bedarfe. Die Auswahl einer Lösung zur digitalen Fuhrparkverwaltung soll die Prozessoptimierung durch eine möglichst lückenlose Datenlage sowie die effiziente Nutzung und Beschaffung von Fahrzeugen für die LVR-eigenen Fuhrparke sicherstellen. Dies bietet die Grundlage zur übergeordneten Datenerhebung, zur rechtssicheren Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG.

---

<sup>2</sup> Gemäß der aktuellen Beschlusslage des IKSJ aus dem Jahr 2016.

<sup>3</sup> Im Beschaffungszeitraum vom 02.08.2023 bis 31.12.2025: mindestens 38,5 % saubere leichte Nutzfahrzeuge (max. 50g CO<sub>2</sub>/km, 80 % Luftschadstoffe), mindestens 10 % saubere schwere Nutzfahrzeuge (N2, N3) und 45 % (davon 50 % emissionsfrei) saubere schwere Nutzfahrzeuge (M3). Im Beschaffungszeitraum 01.01.2026 bis 31.12.2030: mindestens 38,5 % emissionsfreie Nutzfahrzeuge (0g CO<sub>2</sub>/km), mindestens 15 % N2, N3 mindestens 65 % M3 (davon 50 %) emissionsfrei.

### **Handlungsfeld Elektromobilität**

Das Dezernat 6 hat im Sommer 2023 eine Bedarfserhebung bei den Fuhrparkverantwortlichen zur schrittweisen Elektrifizierung der Fuhrparke im LVR durchgeführt. Die erhobenen Daten der 22 Fuhrparke bilden die Grundlage für eine zeitnahe Umsetzung des Auf- und Ausbaus der internen Ladeinfrastruktur sowie der Beschaffung elektrisch betriebener Fahrzeuge. Neben der internen Ladeinfrastruktur nimmt dieses Handlungsfeld auch den Auf- und Ausbau der externen Ladeinfrastruktur in den Blick. Diese soll, nach einer Ermittlung der Bedarfe, die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur für Mitarbeitende, Gäste und sonstige Dritte verbessern, hier auch mit Blick auf die Emissionsreduktion der Mobilität der Mitarbeitenden (vgl. Vorlage Nr. 15/2075 „Treibhausgasneutralität“).

### **Handlungsfeld Parkraum und Infrastruktur**

Die Konzeption einer digitalen Parkraumbewirtschaftung für die Zentralverwaltung und die Dienststellen sieht die Prüfung von Zugangsbeschränkungen und Überwachungsmöglichkeiten sowie die Visualisierung der Parkplatzverfügbarkeit auf einer digitalen Plattform vor. Die Konzeption erfolgt jeweils für die ZV und die Dienststellen auf Grundlage von zuvor ermittelten Bedarfen. Perspektivisch soll die Parkraumflächenauslastung möglichst effizient gestaltet und Parkplatzsuchverkehr reduziert werden.

### **Handlungsfeld Vernetzte Mobilität/Digitalisierung**

Es wird der Einsatz einer zentralen, digitalen Mobilitätsplattform zur Vernetzung von digitalen Mobilitätslösungen (z. B. zur Fahrzeug- und Parkplatzbuchung) geprüft und bedarfsgerecht sukzessive aufgebaut. Die bedürfnisorientierte, emissionsarme Mobilität wird darüber hinaus durch eine Angebotserweiterung mittels externer Mobilitätsangebote (z. B. Sharing-Angebote) eruiert. Die Vernetzung mit Wissenschaft und Wirtschaft wird mithilfe eines regelhaften Austauschs mit externen Akteur\*innen sowie der Förderung von innovativen Kooperationen fortgeführt.

### **Handlungsfeld Pendler\*innenmobilität**

Die Etablierung von regelhaften Umfragen in der Zentralverwaltung und den Dienststellen zur Pendler\*innenmobilität wird erarbeitet. Diese sollen eine verbesserte Datenlage für CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenziale liefern – siehe auch hier Emissionsreduktion der Mobilität der Mitarbeitenden (vgl. Vorlage Nr. 15/2075 „Treibhausgasneutralität“). Des Weiteren stellt die Förderung der Nutzung von (E-)Fahrrädern eine Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität dieser Mobilitätsoption für die Mitarbeitenden dar, indem die Infrastruktur für Radfahrende (z. B. sichere Abstellanlagen) verbessert wird.

### **Handlungsfeld Mobiles Arbeiten**

Das Mobile Arbeiten wird verbandsweit ausgerollt und zeigt sich in einer flächendeckenden Ausstattung der Arbeitsplätze und der Mitarbeitenden mit entsprechend notwendiger Software und Hardware. Ebenso wird die digitale Arbeitswelt ertüchtigt. Diese Ertüchtigung erstreckt sich von der digitalen Akte über ein digitales Lern- und Wissensmanagement bis hin zu modernen Lösungen zur Kollaboration. All diese Maßnahmen ermöglichen es den Mitarbeitenden eine Vielzahl von Wegen einzusparen, sowohl dienstliche Wege als auch klassische Pendelverkehre.

### **Handlungsfeld Dienstreisemanagement**

Mit Blick auf das LVR-weite Dienstreisemanagement, wird eine Erhebung der Bedarfe mit Blick auf Emissionsreduktion und bessere Organisation der Dienstreisen durchgeführt.

Diese Erhebung findet in direkter Verbindung zur schrittweisen Elektrifizierung der Fuhrparke statt.

### 3 Umsetzung und Ausblick

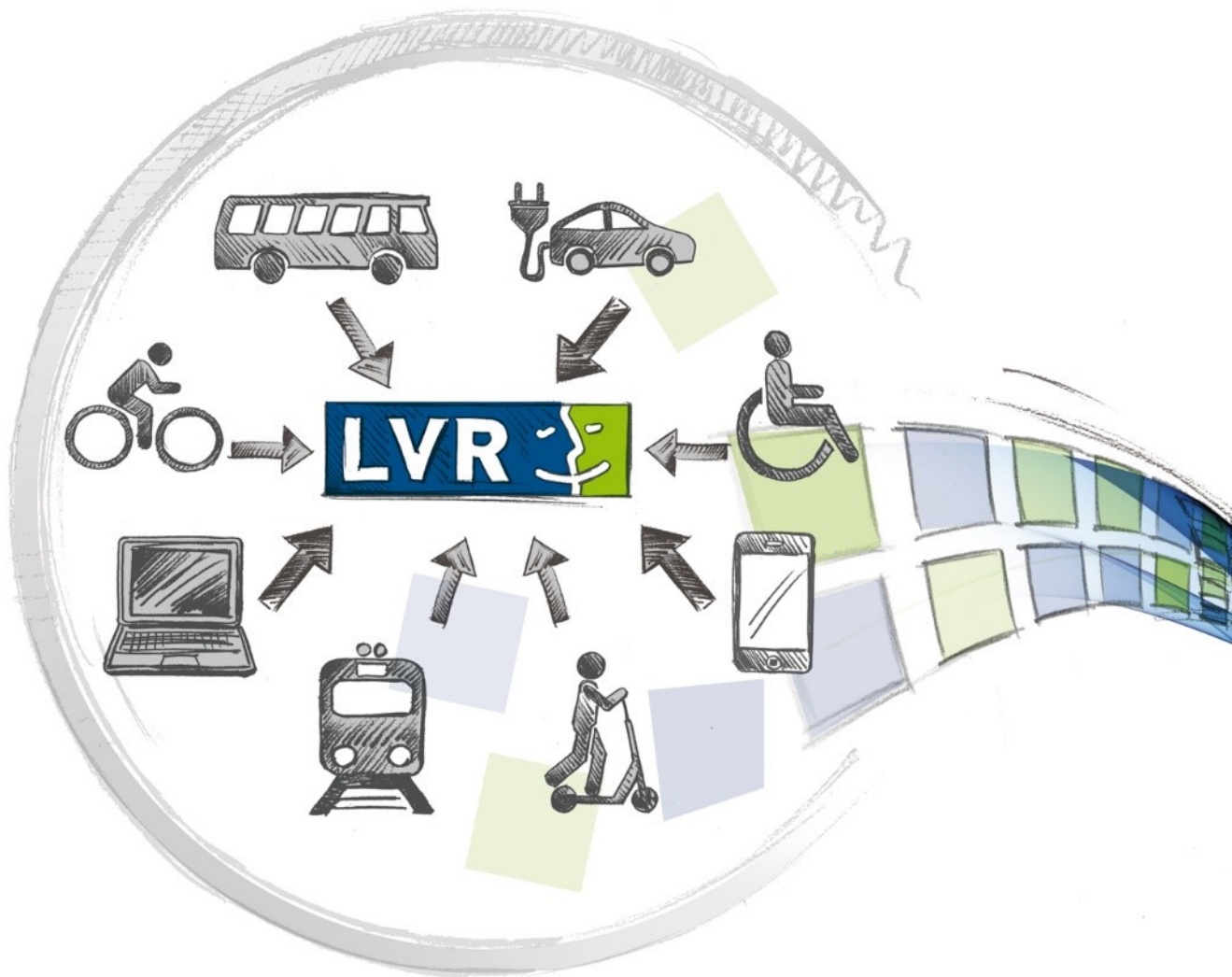
Das LVR-Rahmenmobilitätskonzept wurde in einem verbandsweiten Prozess erarbeitet und bietet eine konsistente Basis für die praktische Umsetzung der erarbeiteten Mobilitätsmaßnahmen für alle (Fach-)Dezernate und Dienststellen des LVR. Die Initiierung und Umsetzung der Maßnahmenbündel sowie die Überprüfung und Feinjustierung erfolgt unter Einbezug der jeweils adressierten Stakeholder im LVR unter Federführung des Dezernats 6. Der besondere Themenkomplex Personenbeförderung mit all seinen zielgruppenspezifischen Aspekten, der besonderen Komplexität und gesetzlichen Rahmenbedingungen wird zu einem späteren Zeitpunkt in einer Aktualisierung des Rahmenmobilitätskonzeptes aufgenommen.

Die Verwaltung wird die politische Vertretung in regelmäßigen Abständen über die Umsetzung der Maßnahmen informieren.

In Vertretung

J a n i c h





## **LVR-Rahmenmobilitätskonzept**

Umsetzung verbandsweiter Mobilitätsaktivitäten

# Inhalt

<b>1 Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Zielsetzung .....</b>	<b>7</b>
<b>3 Handlungsfelder und Maßnahmenbündel.....</b>	<b>9</b>
<b>4 Umsetzung und Ausblick .....</b>	<b>14</b>

# 1 Einleitung

Mobilität ist aus dem öffentlichen Diskurs nicht wegzudenken – mobilitätsbedingte Emissionen und Umweltauswirkungen, innovative Verkehrsmittel und Antriebsarten sowie neue gesetzliche Regelungen sind nur einige Beispiele für debattierte Themen. Die Corona-Pandemie führte zu einer beispiellosen Ausweitung des Mobilen Arbeitens, digitaler Zusammenkünfte und einem Einbruch physischer Mobilitätsbedarfe. 2022 stellte zudem der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine die Bundesrepublik vor eine Energiekrise. Als Reaktion kamen ein Tankrabatt sowie das 9-Euro-Ticket (und folgend das 49-Euro-Ticket) als teilweise zeitlich begrenzte Maßnahmen gegen steigende (Energie-)Preise zum Einsatz. Zusammen mit den ständig neuen, sich weiterentwickelnden Trends und Innovationen ändern sich nicht nur die Mobilitätsangebote, sondern auch das Mobilitätsverhalten: So arbeiten die Menschen beispielsweise auch nach der Pandemie vermehrt mobil und nutzen Technologien für virtuelle oder hybride Zusammenkünfte. Auch individuelle Mobilität wird durch ein breites Angebot an (Car-)Sharing-Möglichkeiten vermehrt als Dienstleistung wahrgenommen und der Trend zum E-Bike verändert für viele den Arbeitsweg. Letzteres erfolgt auch unter dem wachsenden Bedürfnis nach nachhaltigen Mobilitätsoptionen, um als Individuum einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

In diesem sich stets ändernden Mobilitätsgeschehen ist auch der Landschaftsverband Rheinland (LVR) ein aktiver Teilnehmer: Durch seine Stellung als größter Leistungsträger für Menschen mit Behinderung im Rheinland und als großer Kommunalverband in Deutschland kann der Verband sozialen und politischen Einfluss auf Mobilitätsthemen ausüben und den Blick auf soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit lenken. So reagiert der Verband nicht nur auf die dynamischen Entwicklungen, sondern leistet auch einen aktiven, positiven Beitrag, um das derzeitige und zukünftige Mobilitätsgeschehen innerhalb seines Wirkungsbereichs nachhaltig und inklusiv mitzugestalten – immer nach seinem Leitbild: Qualität für Menschen.

Mit der Gründung des LVR-Dezernates 6 - Digitalisierung, IT-Steuerung, Mobilität und technische Innovation – im Jahr 2019 wurde ein neuer Bereich im LVR geschaffen, der sich unter anderem mit dem Thema Mobilität befasst und dabei die sich verändernde, zunehmend digitale, (Arbeits-)Welt mit ihren Innovationen und Trends in den Blick nimmt.

Das Thema Mobilität ist erkennbar dezentral auf zahlreiche Stellen im Verband verteilt. Das Identifizieren und Aussteuern der Schnittstellen zwischen diesen ist daher von großer Bedeutung. Die direkten und indirekten Berührungspunkte der einzelnen Dezernate und Schnittstellen sind in Abbildung 1 dargestellt. Insbesondere die Dezernate 1, 3 und 6 sind herauszustellen: Hier sind etwa der Fuhrpark der Zentralverwaltung (ZV), der (fuhrparkbezogene) Einkauf, das Parkraummanagement sowie die Themen Elektromobilität, Vernetzte Mobilität und das zentrale Mobilitätsmanagement angesiedelt. Das zentrale Fuhrparkmanagement befindet sich momentan im Aufbau und wird im Dezernat 6 angesiedelt. Gemeinsam bilden die drei Dezernate den Arbeitskreis „Mobilität“, welcher der Absprache von Mobilitätsprojekten und dem Austausch über neue Entwicklungen dient. In Zusammenarbeit mit allen wesentlichen Stakeholdern wird die Mobilität im LVR heute und für die Zukunft gestaltet. Zukünftig wird ein weiterer Raum für partizipative Prozesse mit Blick auf das Mobilitätsmanagement des LVR geschaffen, sodass (projekt-) beteiligte und mobilitätsthematisch Interessierte sowie zuständige Personen verschiedener Dezernate regelmäßig zusammenkommen können. Insbesondere den Dezernaten 8 und 9, die die größten

Fuhrparke bewirtschaften, wird dadurch der notwendige partizipative Raum mit entsprechenden Mitgestaltungsmöglichkeiten eingeräumt.

Eine weitere Schnittstelle besteht zum IT-Dienstleister LVR-InfoKom, der für den Verband praxisorientierte IT-Lösungen bereitstellt und die Durchführung von Digitalisierungsvorhaben unterstützt. Der Einkauf von Software mit Mobilitätsbezug fällt ebenfalls in den Zuständigkeitsbereich von LVR-InfoKom und macht die Abstimmung zwischen den beteiligten Dezernaten und dem IT-Dienstleister erforderlich.



Abbildung 1: Darstellung der dezentralen Verantwortlichkeiten im Bereich Mobilität

Ebenfalls wird in Abbildung 1 die Bandbreite der Mobilitätsformen im Verband deutlich. Diese reichen beispielsweise von den Spezialverkehren zu Kindertagesstätten, Werkstätten und Schulen für Menschen mit Behinderungen bis hin zu Patient\*innenfahrten und Besucher\*innenverkehren. Die Pendler\*innenmobilität nimmt einen hohen Stellenwert ein, denn neben individuellen Bedürfnissen bei der physischen (körperlich realen) und virtuellen (digitalen) Mobilität müssen auch Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit mitgedacht werden. Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen und organisatorischen Komplexität des Themenfelds der Personenbeförderung wird dieses zu einem späteren Zeitpunkt in den Fokus der Bearbeitung gerückt und in diesem Rahmenmobilitätskonzept noch nicht weitergehend erläutert.

Es lassen sich im LVR bis dato bereits viele Aktivitäten und Vorhaben im Bereich der Mobilität festhalten, die bis zur Veröffentlichung dieses Rahmenmobilitätskonzepts in unterschiedlichen LVR-Dezernaten und Dienststellen ohne verbandsweite Koordination erarbeitet wurden. Einen Überblick liefert die nachfolgende Abbildung:

Auszug ausgewählter Mobilitätsaktivitäten		
Dimension	Aktivität	Dezernat
<b>Fuhrparkmanagement</b>	Konzeptpapier zur Fuhrparkstrategie (2019)	1
<b>Elektromobilität</b>	2-jähriges Berichtswesen zum Ausbaustand der Elektromobilität im LVR (2019, 2021) – Vorlagen Nr. 14/3289 und Nr. 15/683	1, 3, 6
	Elektromobilitätsberatung (2022)	3
<b>Vernetzte Mobilität</b>	Vergabeverfahren Rahmenvereinbarung mit sieben Anbietern, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (2022 bis 2023); für den Zeitraum 2023/2024 ist abgeschlossen, sechs Bieter haben ein zulässiges Angebot abgegeben und wurden in die Rahmenvereinbarung aufgenommen	1
	Workshops vernetzte Mobilität (2021)	1, 3, 6
	Einführung Mobilitätslösung goFLUX (2021)	6
	Dienstvereinbarung für Mobiles Arbeiten (2022)	1
<b>Pendler*innenmobilität</b>	Vernetzte Mobilität (2022) – Vorlage Nr. 15/1004	6
	Umfragen zur Pendler*innenmobilität (2017 und 2021)	3
<b>Inklusion und Diversity</b>	Jobradleasing (2023)	1
	LVR-Aktionsplan „Gemeinsam in Vielfalt“ (2014)	0
	Internetseite „Wege zum LVR“ (2017)	0
	Diversity-Konzept (2021)	0
	Mobilitätsfonds (2021 ff.)	9
	LVR-Beratungskompass (2021)	6
<b>Klimaschutz</b>	Mobilität und Inklusion (2022) – Vorlage Nr. 15/887	6
	Integriertes Klimaschutzkonzept (IKSK) (2016)	3
<b>Mobilität allgemein</b>	„Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes im LVR“ (2023) - Vorlage 5/2023	1, 3, 6
	Mobilitätsstudie für den Pilotstandort Düren (2015)	3
	Betriebliches Mobilitätskonzept (2018)	3
	Arbeitsprogramm des Dez. 6 (2021) – Vorlage Nr. 15/508	6
	Neue Mobilitätsträger und Technologien (2022) – Vorlage Nr. 15/1212	6

Abbildung 2: Ausgewählte Mobilitätsaktivitäten im LVR seit 2015

Diese ersten Schritte gilt es zu verzahnen, sodass eine ganzheitliche und verbandsweite Strategie für die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen im LVR entsteht. Mit der Schaffung des Dezernats 6 – Digitalisierung, Mobilität und Technische Innovation – wird die Steuerung von Mobilitätsaktivitäten weitestgehend zentralisiert. Ein Hauptaugenmerk liegt auf

der LVR-weiten Vernetzung mit den zuständigen Kolleg\*innen in den dezentral organisierten Bereichen, um bedarfsgerecht und zielgerichtet handeln zu können. Nur partizipativ ist es möglich, den LVR zukunftsfähig aufzustellen und die Mobilitätswende zu gestalten.

Ein Meilenstein wird mit der Verabschiedung und Veröffentlichung dieses Rahmenmobilitätskonzepts und den in den nachfolgenden Kapiteln vorgestellten Inhalten gelegt. Es dient als Rahmenwerk für die aktuelle und zukünftige Gestaltung der LVR-weiten Mobilität.

Der Erarbeitung des vorliegenden Rahmenmobilitätskonzepts liegen einige konzeptionelle und inhaltliche Vorbereitungen sowie Dokumente zugrunde. Neben der Zusammenarbeit im Arbeitskreis „Mobilität“ dient vor allem das fertiggestellte Arbeitsprogramm (Vorlage Nr. 15/508) des Dezernats 6 als inhaltlicher Hintergrund für das Rahmenmobilitätskonzept: Dieses gibt einen Überblick darüber, wie die Mobilität im LVR aktuell gestaltet ist und welche Rahmenbedingungen und Möglichkeiten, heute und in der Zukunft, bestehen. Dies geschieht immer vor dem Hintergrund des Aufbaus eines ganzheitlichen und datengestützten Mobilitätsmanagements, welches unterschiedliche Projekte, neue Ansätze und Lösungen miteinander vernetzt (siehe auch Vorlage Nr. 15/1004). Neben der Digitalisierung und Vernetzung wird dort auch das Thema der barrierefreien Mobilität intensiv betrachtet (siehe auch Vorlage Nr. 15/887) sowie der Einsatz von E-Fahrzeugen und neuen technischen Lösungen (siehe auch Vorlage Nr. 15/1212), z. B. für das Parkraummanagement und die Ladeinfrastruktur, diskutiert. Auch weitere Dokumente, wie das LVR-Diversity-Konzept, die Digitale Agenda und die IT-Strategie, sind in die konzeptionelle Arbeit eingeflossen. Das Rahmenmobilitätskonzept wurde für alle Mitarbeitenden des Gesamtverbands sowie für alle Menschen im Rheinland erarbeitet, die durch das Wirken des LVR berührt werden.

## 2 Zielsetzung

Die vorangestellten Einflussfaktoren auf die Mobilität in ihren unterschiedlichen Facetten sowie die Erläuterungen verdeutlichen, dass Handlungsbedarf im Bereich der Mobilität besteht. Dieser umfasst die betriebliche Mobilität ebenso wie die Mobilität der Leistungsempfänger\*innen und Besucher\*innen der Dienststellen. Um die vielfältigen Mobilitätsformen, -bedürfnisse und -aktivitäten ganzheitlich in den Blick zu nehmen, hat der LVR dieses Rahmenmobilitätskonzept erarbeitet.

Ein entsprechendes Mobilitätskonzept, mit dessen Hilfe Einzelaktivitäten koordiniert und vernetzt werden sollen, wurde im Jahr 2016 beschlossen: Das integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) sieht die Erstellung eines „Klimaschutzteilkonzepts Mobilität“ für die LVR-Zentralverwaltung und die Schaffung eines Arbeitskreises „Mobilität“ als Steuerungsgremium vor. Das im Rahmen des IKSK angedachte Mobilitätskonzept wurde erstmalig 2018 umgesetzt: Unter dem Namen „Betriebliches Mobilitätskonzept“ wurde ein Dokument erstellt, welches den Status Quo erfasste und ein erstes Maßnahmenpaket beinhaltete – allerdings auf die Zentralverwaltung beschränkt. Seitdem hat sich, durch die Gründung des Dezernats 6, die Organisation der Mobilität im LVR stark verändert. Auch die beschriebenen Einflussfaktoren wie die Corona-Pandemie und die Energiekrise haben einen Einfluss auf die Mobilität ausgeübt, welcher 2018 nicht abzusehen war.

Neben den vergangenen Aktivitäten rund um das Thema wurde die Verwaltung am 16.12.2019, durch einstimmigen Beschluss der Landschaftsversammlung (Antrag 14/279), damit beauftragt, ein umfassendes Mobilitätskonzept für den gesamten LVR zu erstellen. Das Mobilitätskonzept hat zum Ziel, mit passenden Maßnahmenbündeln die Themen Klimaschutz sowie Inklusion und Diversity im LVR voranzutreiben. Dazu gehört, dass der LVR als Arbeitgeber und Akteur im Rheinland die nachhaltige Mobilität sowie die Vielfalt seiner Mitarbeitenden fördert. Der LVR wertschätzt zudem diese Vielfalt aktiv, indem er die betriebliche Mobilität im Sinne des „Diversity-Konzepts“ chancengerecht und zugänglich gestaltet, soziale Aspekte stets mitberücksichtigt und nach Möglichkeit auf unterschiedliche Bedarfe eingeht.

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.<sup>1</sup> Bis zum Jahr 2045 möchte der LVR 90 % seiner Emissionen gegenüber dem Bilanzjahr 2019 einsparen, d.h. insgesamt ca. 81.500 Tonnen, davon sollen bis 2030 bereits ca. 20.000 Tonnen (23 %) Einsparung realisiert werden.<sup>2</sup>

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

---

<sup>1</sup> Vgl. Vorlage 15/508, S. 14.

<sup>2</sup> Der Weg des LVR zur Treibhausgasneutralität – Bilanz, Prognosen, Handlungsschritte des Dezernats Gebäude- und Liegenschaftsmanagement, Umwelt, Energie, Bauen für Menschen GmbH, S. 28.

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.

Kongruente Handlungsempfehlungen wurden auch durch das Wuppertaler Institut im Jahr 2022 ausgesprochen, die „Quick Wins“ vor allem im Ausbau der E-Mobilität und der Infrastruktur, verbesserter Abstellmöglichkeiten für (E-)Fahrräder und der Förderung der ÖPNV-Nutzung sehen, um Treibhausgasemissionen im Pendelverkehr zu reduzieren.<sup>3</sup>

Aus den vorgenannten Ausführungen lassen sich im Kern folgende strategische Ziele festhalten, die für ein Rahmenmobilitätskonzept von besonderer Bedeutung sind:

Strategische Ziele					
Nachhaltigkeit	Klimaschutz	Inklusion	Diversität	Wirtschaftlichkeit	Standardisierung

Abbildung 3: Strategische Ziele des LVR-Rahmenmobilitätskonzepts

Aus den zuvor genannten Aspekten wurden Ziele festgelegt, die für alle Handlungsfelder im Mobilitätsmanagement des LVR gleichermaßen gelten und in Wechselwirkung miteinander den Rahmen stecken. Hierbei sind Zielkonflikte nicht immer auszuschließen – beispielhaft kann das Ziel der CO<sub>2</sub>-Reduktion sowie die Mitarbeitenden-Attraktivität genannt werden. Vorhandene Ziel- und Ressourcenkonflikte gilt es daher zu adressieren, zu gewichten und sachorientiert zu lösen. Konkret hat das Mobilitätskonzept die Umsetzung der folgenden Punkte zum Ziel:

**Ziel 1:** Die verursachten Kohlenstoffdioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) sollen im Bereich der Mobilität, aufgrund einer geschaffenen Datenbasis, jährlich um ca. 3 % bis 5 %<sup>4</sup> gesenkt werden.

**Ziel 2:** Die verbindlichen Mindestquoten<sup>5</sup> für die Beschaffung von sauberen und emissionsfreien Straßenfahrzeugen sowie die Beauftragung bestimmter Verkehrsdienstleistungen werden gemäß dem SaubFahrzeugBeschG eingehalten.

**Ziel 3:** Die Attraktivität der betrieblichen Mobilität wird durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Mitarbeitenden des LVR verbessert.

**Ziel 4:** Eine wirksame, wirtschaftliche und datenbasierte Steuerung der Mobilität wird im gesamten LVR sichergestellt.

<sup>3</sup> Vgl. Wuppertaler Institut (11/2022): Zielbild: klimaneutrales Krankenhaus – Ergebnisse aus dem Gutachten für die KGNW. Impulsvortrag für den Gesundheitsausschuss des LVR.

<sup>4</sup> Gemäß der aktuellen Beschlusslage des IKS-K aus dem Jahr 2016.

<sup>5</sup> Im Beschaffungszeitraum vom 02.08.2023 bis 31.12.2025: mindestens 38,5 % saubere leichte Nutzfahrzeuge (max. 50g CO<sub>2</sub>/km, 80 % Luftschadstoffe), mindestens 10 % saubere schwere Nutzfahrzeuge (N2, N3) und 45 % (davon 50 % emissionsfrei) saubere schwere Nutzfahrzeuge (M3). Im Beschaffungszeitraum 01.01.2026 bis 31.12.2030: mindestens 38,5 % emissionsfreie Nutzfahrzeuge (0g CO<sub>2</sub>/km), mindestens 15 % N2, N3 mindestens 65 % M3 (davon 50 %) emissionsfrei.



## 3 Handlungsfelder und Maßnahmenbündel

Alle Maßnahmenbündel des Rahmenmobilitätskonzepts wurden im Rahmen des Arbeitskreises „Mobilität“ durch die Dezernate 1, 3 und 6 gemeinsam erarbeitet. Dazu wurden auch Mobilitätskonzepte vergleichbarer Organisationen, wie dem LWL, gesichtet und reflektiert. Die vom LVR aktuell betrachteten sieben Handlungsfelder mit den 19 zugehörigen Maßnahmenbündeln sind in der nachfolgenden Abbildung 3 im Überblick dargestellt. Die identifizierten Handlungsfelder werden nachfolgend in Kürze vorgestellt.

### **Handlungsfeld Fuhrparkmanagement**

Die Steuerung des Fuhrparkmanagements, in Form einer zentral koordinierten fachlichen Zusammenarbeit und regelhaften Vernetzung aller Fuhrparkverantwortlichen, ermöglicht das Erreichen verbandsweiter Ziele und Vorschriften und vereinfacht die Koordination der Fahrzeugbestände und -bedarfe. Die Auswahl einer Lösung zur digitalen Fuhrparkverwaltung soll die Prozessoptimierung durch eine möglichst lückenlose Datenlage sowie die effiziente Nutzung und Beschaffung von Fahrzeugen für die LVR-eigenen Fuhrparke ermöglichen. Neben den Wirtschaftlichkeitsaspekten steht auch die Standardisierung i.S.d. IT-Strategie des LVR im Vordergrund. Dies bietet die Grundlage zur übergeordneten Datenerhebung und rechtssicheren Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG.

### **Handlungsfeld Elektromobilität**

Das Dezernat 6 hat im Sommer 2023 bereits eine Bedarfserhebung bei den Fuhrparkverantwortlichen zur schrittweisen Elektrifizierung der Fuhrparke im LVR durchgeführt. Die erhobenen Daten der 22 Fuhrparke bilden die Grundlage für eine bedarfsgerechte Planung und zeitnahe Umsetzung des Auf- und Ausbaus der internen Ladeinfrastruktur sowie der Beschaffung elektrisch betriebener Fahrzeuge. Neben der internen Ladeinfrastruktur nimmt dieses Handlungsfeld auch den Auf- und Ausbau der externen Ladeinfrastruktur in den Blick. Analog zur Bedarfserhebung für die internen Fuhrparke des LVR soll diese Abfrage auch für die extern benötigte Ladeinfrastruktur durchgeführt werden. Dies soll die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur für Mitarbeitende, Gäste und sonstige Dritte verbessern, um die Nutzung sauberer Straßenfahrzeuge verstärkt in den Blick zu nehmen und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

### **Handlungsfeld Parkraum und Infrastruktur**

Die Konzeption einer digitalen Parkraumbewirtschaftung für die Zentralverwaltung und die Dienststellen sieht die Prüfung von Zugangsbeschränkungen und Überwachungsmöglichkeiten sowie die Visualisierung der Parkplatzverfügbarkeit auf einer digitalen Plattform vor. Die Konzeption erfolgt jeweils für die ZV und die Dienststellen auf Grundlage von zuvor ermittelten Bedarfen. Perspektivisch soll die Parkraumflächenauslastung möglichst effizient gestaltet und Parkplatzsuchverkehr reduziert werden.

### **Handlungsfeld Vernetzte Mobilität/Digitalisierung**

Es wird der Einsatz einer zentralen, digitalen Mobilitätsplattform zur Vernetzung von digitalen Mobilitätslösungen (z. B. zur Fahrzeug- und Parkplatzbuchung) geprüft und bedarfsgerecht sukzessive aufgebaut. Die bedürfnisorientierte, emissionsarme Mobilität wird darüber hinaus durch eine Angebotserweiterung mittels externer Mobilitätsangebote (z. B. Sharing-Angebote) eruiert. Die Vernetzung mit Wissenschaft und Wirtschaft wird mithilfe eines regelhaften Austauschs mit externen Akteur\*innen sowie der Förderung von innovativen Kooperationen fortgeführt.

### **Handlungsfeld Pendler\*innenmobilität**

Die Etablierung von regelhaften Umfragen in der Zentralverwaltung zur Pendler\*innenmobilität wird aktuell erarbeitet. Diese soll eine verbesserte Datenlage für CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenziale liefern – siehe auch hier die Emissionsreduktion der Mitarbeitendenmobilität (vgl. Vorlage Nr. 15/2075 „Treibhausgasneutralität“). Des Weiteren stellt die Förderung der Nutzung von (E-)Fahrrädern eine Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität dieser Mobilitätsoption für die Mitarbeitenden dar, indem die Infrastruktur für Radfahrende (z. B. sichere Abstellanlagen) verbessert wird. Um Synergieeffekte nutzen zu können und LVR-weit zu handeln, werden sowohl die Pendler\*innumfrage als auch die Förderung der Nutzung von (E-)Fahrrädern ebenfalls für die Dienststellen des LVR durchgeführt.

### **Handlungsfeld Mobiles Arbeiten**

Das Mobile Arbeiten wird verbandsweit ausgerollt und zeigt sich in einer flächendeckenden Ausstattung der Arbeitsplätze und der Mitarbeitenden mit entsprechend notwendiger Soft- und Hardware. Ebenso wird die digitale Arbeitswelt ertüchtigt. Diese Ertüchtigung erstreckt sich von der digitalen Akte über ein digitales Lern- und Wissensmanagement bis hin zu modernen Lösungen zur Kollaboration. All diese Maßnahmenbündel ermöglichen es den Mitarbeitenden eine Vielzahl von Wegen einzusparen, sowohl dienstliche Wege als auch klassische Pendelverkehre.

### **Handlungsfeld Dienstreisemanagement**

Das Handlungsfeld nimmt die durchzuführenden und abgerechneten Dienstreisen der Mitarbeitenden in allen Dezernaten und Dienststellen in den Blick. Fokussiert werden Synergieeffekte zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, die beispielsweise durch den Ausbau der Elektromobilität der internen Fuhrparke erzielt werden können.

Ebenfalls adressiert werden anhand der erarbeiteten Maßnahmenbündel aktuelle Herausforderungen im Bereich der Mobilität: die angespannte Parkraumsituation, eine unzureichende Datenlage in unterschiedlichen Bereichen und die Themen Barrierefreiheit und Klimaschutz. Entstehende Synergien zwischen der Maßnahmenerledigung werden in der Umsetzung Beachtung finden, sodass diese in Form der Wechselwirkungen in der nachfolgenden Tabelle berücksichtigt werden. Sie sollen ausdrücken, dass neben positiven Synergieeffekten auch Zielkonflikte entstehen können.

Die Reihenfolge der Handlungsfelder ergibt sich dabei in erster Linie aus den direkten Berührungspunkten mit der Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG sowie gesetzten Zielen, die aufgrund von (politischen) Beschlüssen priorisiert werden müssen.

Die nachfolgende Tabelle fasst die o.g. Inhalte im Überblick zusammen. Darüber hinaus wird ausgewiesen (siehe Spalte Umsetzungskorridor), inwiefern die Maßnahmenbündel kurz-, mittel- und langfristig bzw. fortlaufend umgesetzt werden. Dabei bedeutet „kurzfristig“ einen Zeitraum von unter sechs Monaten, „mittelfristig“ von sechs bis 12 Monaten und „langfristig“ von länger als einem Jahr. Fortlaufende Maßnahmen werden (un-)regelmäßig wiederkehrend ausgeführt.

Lfd. Nr.	Maßnahmenbündel	Inhalt	Umsetzungskorridor	Wechselwirkung Maßnahmenbündel
<b>Fuhrparkmanagement</b>				
<b>1</b>	Aufbau einer zentralen Steuerung des Fuhrparkmanagements	-Etablierung einer datenbasierten Steuerung durch das Dezernat 6 -Fortlaufende Vernetzung der beteiligten OEs und Akteure im LVR	Kurzfristig	Über alle Maßnahmenbündel
<b>2</b>	Auswahl einer Lösung zur digitalen Fuhrparkverwaltung	-Anforderungserhebung aller Fuhrparke -Schaffung der notwendigen Voraussetzungen zur Einführung der digitalen Lösung	Mittelfristig	1, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 20
<b>Elektromobilität</b>				
<b>3</b>	Bedarfserhebung zur schrittweisen Elektrifizierung der internen Fuhrparke	-Abfrage bei allen Fuhrparken zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG	Kurzfristig	1, 5, 16, 19, 20
<b>4</b>	Bedarfserhebung zum Auf- und Ausbau externer Ladeinfrastruktur	-Abfrage bei allen Dienststellen zum Hochlauf der E-Mobilität für Mitarbeitende, Besuchende und sonstige Dritte	Kurzfristig	1, 6, 7, 8, 9, 10, 20
<b>5</b>	Auf- bzw. Ausbau der internen Ladeinfrastruktur	-Ausbau der internen Ladeinfrastruktur gemäß festgestelltem Bedarf	Langfristig	1, 2, 3, 19, 20
<b>6</b>	Auf- bzw. Ausbau der externen Ladeinfrastruktur	-Ausbau der externen Ladeinfrastruktur gemäß festgestelltem Bedarf	Langfristig	1, 4, 7, 8, 9, 10, 20
<b>Parkraum und Infrastruktur</b>				
<b>7</b>	Bedarfsabfrage zur Parkraumbewirtschaftung in der Zentralverwaltung	-Durchführung einer Abfrage unter den Mitarbeitenden zu den Bedarfen und der Beschaffenheit der Parkräume in der Zentralverwaltung	Kurzfristig	1, 4, 6, 9, 20
<b>8</b>	Bedarfsabfrage zur Parkraumbewirtschaftung an den Dienststellen	-Durchführung einer Abfrage unter den Mitarbeitenden zu den Bedarfen und der Beschaffenheit der Parkräume an den Dienststellen	Kurzfristig	1, 4, 6, 10, 20
<b>9</b>	Konzeption einer digitalen Parkraumbewirtschaftung für die Zentralverwaltung	-Ausstattung geeigneter LVR-eigener Parkflächen in der ZV mit geeigneter Technik zur digitalen Einbindung ggf. mit externer Beratung	Langfristig	1, 4, 6, 7, 11, 20
<b>10</b>	Konzeption einer digitalen Parkraumbewirtschaftung für die Dienststellen	-Ausstattung geeigneter Parkflächen an den ADs mit geeigneter Technik zur digitalen Einbindung ggf. mit externer Beratung	Langfristig	1, 4, 6, 8, 11, 20

Vernetzte Mobilität/Digitalisierung				
<b>11</b>	Aufbau einer Mobilitätsplattform	-Gesamtlösung zur Bündelung von Mobilitätslösungen mittels einer zentralen Plattform	Langfristig	1, 2, 9, 10, 12, 20
<b>12</b>	Einbindung externer Mobilitätsangebote	-Einbindung moderner, attraktiver und klimafreundlicher Mobilitätsangebote	Kurzfristig (Fortlaufend)	1, 4, 6, 9, 10, 11, 13, 20
<b>13</b>	Fortlaufende Vernetzung mit Wissenschaft und Wirtschaft	-Regelhafter Austausch mit Akteur*innen aus Wissenschaft und Wirtschaft -Abwägung und Erprobung technischer Innovationen und moderner Mobilitätslösungen	Kurzfristig (Fortlaufend)	1, 11, 12, 20
Pendler*innenmobilität				
<b>14</b>	Etablieren einer regelhaften Umfrage zur Pendler*innenmobilität in der Zentralverwaltung	-Erstellung und Umsetzung einer regelhaften Pendler*innumfrage für die Zentralverwaltung -Gezielte Maßnahmenarbeit und -umsetzung auf Basis der festgestellten Bedarfe in der Zentralverwaltung	Kurzfristig (Fortlaufend)	1, 7, 9, 16, 20
<b>15</b>	Etablieren einer regelhaften Umfrage zur Pendler*innenmobilität in den Dienststellen	-Erstellung und Umsetzung einer regelhaften Pendler*innumfrage für die Dienststellen -Gezielte Maßnahmenarbeit und -umsetzung auf Basis der festgestellten Bedarfe für die Dienststellen	Kurzfristig (Fortlaufend)	1, 8, 10, 16, 20
<b>16</b>	Förderung der Nutzung von (E-)Fahrrädern	-Bedarfsgerechter Auf- und Ausbau von sicheren (E-)Fahrradabstellanlagen und Lademöglichkeiten in allen Dienststellen	Mittelfristig (Fortlaufend)	1, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 20
Mobiles Arbeiten				
<b>17</b>	Roll-Out Mobiles Arbeiten	-Flächendeckende Hard- und Softwareausstattung der Arbeitsplätze und Mitarbeitenden für das Mobile Arbeiten -Erarbeitung und Umsetzung von Desksharing- und Co-Working-Konzepten in der Zentralverwaltung und den Dienststellen	Langfristig	1, 9, 10, 11, 14, 15, 18, 19, 20
<b>18</b>	Digitale Arbeitswelt	-Ertüchtigung eines digitalen Lern- und Wissensmanagements im LVR -Weiterentwicklung einer digitalen Kommunikations- und Kollaborationslösung -Ablösung des analogen Veraktens durch eine digitale Lösung mit Hilfe der flächendeckenden Einführung der E-Akte	Langfristig	1, 9, 10, 11, 14, 15, 17, 19, 20
Dienstreisemanagement				
<b>19</b>	Bedarfserhebung Dienstreisen	-Auswirkungen des Dienstreisemanagements auf die Elektrifizierung der internen Fahrzeugflotte	Langfristig	1, 3, 5, 17, 18, 20
Quer zu den Handlungsfeldern: Aufbau eines strategischen Controllings				
<b>20</b>	Strategisches Controlling	-Auf- und Ausbau eines evidenzbasierten Steuerungssystems zur Erfassung der Wechselwirkungen der einzelnen Handlungsfelder -Wirksamkeitsanalyse	Langfristig	Über alle Maßnahmenbündel

Abbildung 4: Handlungsfelder und Maßnahmenbündel des LVR-Rahmenmobilitätskonzepts im Überblick

Ein weiteres Themenfeld im Rahmen der Mobilität ist die Personenbeförderung. Die heterogene Aufgabenstruktur des LVR spiegelt sich auch hier in Form unterschiedlicher Rechtsgrundlagen, den Anlässen, Zeiten und Formen von Beförderungsleistungen wider. Beispielfähig aufgezählt seien an dieser Stelle Beförderungen der Schüler\*innen zu den LVR-Schulen, Patienten/Bewohner\*innenfahrten in den LVR-Kliniken und im HPH-Verbund, Beförderungsleistungen für Kita-Kinder und WfbM, Busreisen für den HPH-Verbund, Verwaltung und Politik. Die Bandbreite liegt dabei von planbaren täglichen oder einmaligen Fahrten bis zur Sicherstellung täglicher ad-hoc Beförderungen vor allem in den LVR-Kliniken.

Ebenfalls beispielhaft anhand des Themenfelds Schülerbeförderung wird aufgezeigt, dass die Verwaltung an den Stellen, an denen sie unmittelbar Einfluss nehmen kann, diesen auch geltend macht: Um die hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards des LVR im Schüler\*innenspezialverkehr zu gewährleisten und zu verbessern, wurde das Sicherheits- und Qualitätsmanagement weiterentwickelt. Als Teil dieser Weiterentwicklung wurde der Schulbuskontrollbogen um zusätzliche Aspekte erweitert, wie beispielsweise den Nachweis des Personenbeförderungsscheins und des Kfz-Scheins. Dadurch können die vertraglichen Regelungen seitens der Beförderungsunternehmen besser überwacht werden. Um ein hohes Maß an Qualität und Sicherheit bei der Schülerbeförderung sicherzustellen, wurde eine Jahresplanung für Schulbuskontrollen erstellt. Das Ziel besteht darin, mindestens 60 % aller Linien der LVR-Förderschulen im jeweiligen Kalenderjahr zu kontrollieren. Bis zum Stichtag 20.06.2023 wurden bereits 575 Fahrzeuge überprüft. Zusätzlich wurde in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein Handbuch "Rollstuhlbeförderung bei Ausschreibungen" erstellt.<sup>6</sup> Dieses unterstützt bei der Erstellung von Ausschreibungen für die Beförderung von Rollstuhlfahrenden und ermöglicht die Überprüfung der Qualität der angebotenen Leistungen durch potenzielle Auftragnehmer. Es behandelt sowohl die relevanten Aspekte der Ausschreibung und des Vergabeprozesses als auch die technischen und organisatorischen Anforderungen für eine sichere Rollstuhlbeförderung.

Seit der Übernahme der Zuständigkeit zur Durchführung von Vergabeverfahren zur Schüler\*innenbeförderung durch das Dez. 1 wurden sukzessive die Einhaltung von Nachhaltigkeitskriterien Gegenstand der Angebotswertung; in der diesjährigen europaweiten Vergabe wurde die Nachhaltigkeit des Fuhrparks mit 20 % gewichtet. Dieser besondere Themenkomplex mit all seinen zielgruppenspezifischen Aspekten, der besonderen Komplexität und gesetzlichen Rahmenbedingungen wird zu einem späteren Zeitpunkt in einer Aktualisierung des Rahmenmobilitätskonzeptes aufgenommen.

---

<sup>6</sup> Vgl. <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Rollstuhlbefoerderung.html>.

## 4 Umsetzung und Ausblick

Die im Rahmenmobilitätskonzept beschriebenen Maßnahmenbündel werden ab dem Datum der Veröffentlichung des Konzeptes umgesetzt bzw. sind (als laufende Maßnahmen) bereits in der Umsetzung. Über den Stand der Umsetzung wird regelmäßig innerhalb der Verwaltung berichtet und aktuelle Entwicklungen werden in bestehenden Formaten der Berichterstattung an die politische Vertretung kommuniziert. Das Rahmenmobilitätskonzept legt mit seinem Handlungsprogramm den Grundstein für die nächsten Jahre: Mehr Nachhaltigkeit, Inklusion und Diversity im Wirkungskreis des LVR, mehr Wirtschaftlichkeit und Effizienz sowie eine attraktive und zukunftsfähige Mobilität in und um den LVR, um die Mobilitätswende aktiv zu gestalten. Der LVR soll seine selbst festgelegten Ziele eines klimaneutralen, inklusiven und modernen Verbands erreichen und dauerhaft verwirklichen.

Darüber hinaus werden die Inhalte des Rahmenmobilitätskonzepts stetig weiterentwickelt, um diese den dynamisch ändernden Anforderungen und Möglichkeiten im Mobilitätsbereich anpassen zu können. Eine Überarbeitung des Rahmenmobilitätskonzepts und die Veröffentlichung einer Folgeversion erfolgt, wenn grundlegende Änderungen oder Ergänzungen notwendig sind. Zur Rücksprache über Änderungen und Weiterentwicklungen am Rahmenmobilitätskonzept wird der Arbeitskreis Mobilität herangezogen sowie partizipative Prozesse, z. B. in Form von Workshops, mit involvierten Bereichen durchgeführt.

