

Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Positionspapier

Arbeitsgruppe Öffentlicher Raum, Lebensqualität

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Werner Schüle	LandesseNIorenrat
Helmut Renftle	Stadt Göppingen (angemeldet, jedoch nicht teilgenommen)
Frank Zühlke	ADFC
Rainer Kapp	LH Stuttgart
Silke Drautz	LH Stuttgart
Dr. Nicolas Leyva	LH Stuttgart
Susanne Scherz	LH Stuttgart
Jörg-Michael Haas	Stadt Böblingen
Anne Rummert	Stadt Böblingen

1 Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Der Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart nimmt Bezug auf die im Anschluss an den Mobilitätsgipfel Region Stuttgart 2015 formulierte Abschlusserklärung. In dieser wurden die gemeinsamen Ziele wie die Erhöhung der Zuverlässigkeit und Zukunftsfähigkeit der Mobilität sowie die Einhaltung der Grenzwerte für Luftreinhaltung und der Lärm- und Klimaschutzziele definiert.

Die Ziele des 2019 initiierten Zukunftspaktes Mobilität Region Stuttgart sind es, einen Beitrag zur Verkehrswende in der Region Stuttgart zu leisten sowie das Engagement der beteiligten Akteure ebenso wie laufende und künftige Prozesse sichtbar zu machen.

Hierzu formulieren fünf thematische Arbeitsgruppen des Zukunftspaktes jeweils individuelle Leitmaßnahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Region, die einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende 2030 leisten können. Das Positionspapier gibt das mehrheitlich zugestimmte Ergebnis der Arbeitsgruppe und nicht notwendigerweise die politische Zustimmung der beteiligten Leitungsebenen wider.

2 Der Öffentliche Raum in der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Maßnahmen zur Eindämmung haben das öffentliche Leben in erheblichen Maße eingeschränkt und gleichzeitig die Bedeutung öffentlicher Räume für das gesellschaftliche Leben gezeigt. Straßen, Plätze und Parks ermöglichen als Räume soziale Teilhabe, Begegnung, Austausch sowie Mobilität und waren mit Beginn des „Lockdowns“ streng zugangsreglementiert. Sofern es keine Möglichkeit gab, auf den Balkon oder in den Garten zu gehen, traf das Kontaktverbot sowie das Gebot, die Wohnung nicht verlassen zu dürfen, Menschen in Städten mit kleinen Wohnungen besonders hart. Der Zugang zu qualitativ hochwertig gestalteten öffentlichen Räumen ist somit auch ein Gerechtigkeitsthema.

In der Corona-Pandemie fand jedoch auch eine Neu-Definition Öffentlicher Räume statt: Pop-up-Radwege und temporäre Spielstraßen waren Maßnahmen, den öffentlichen Raum neu zu sortieren. Wenngleich Pkw nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel sind, konnten unter

der Vorgabe der Einhaltung der Abstandsregeln Fußgängerinnen und Fußgänger zumindest temporär neue und zusätzliche Räume nutzen. U. a. hat die Stadtverwaltung Stuttgart die Situation positiv genutzt und die Gelegenheit ergriffen, über diese temporären Maßnahmen die Veränderung kurzfristig zu erzielen.

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie vulnerabel der öffentliche Raum gegenüber massiven Eindämmungsmaßnahmen ist. Es wird eine künftige Herausforderung sein, den öffentlichen Raum hinsichtlich der neuen Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln. Es ergeben sich künftig auch unabhängig der Corona-Auswirkungen Anforderungen an die planerische, soziale, ökologische und ästhetische Qualität öffentlicher Räume und die faire Verteilung von Straßenraum.

3 Ziele der Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe befasst sich mit den Themen Öffentlicher Raum und Lebensqualität.

Die Aufteilung und Gestaltung öffentlicher Räume steht aufgrund ihrer zunehmenden Inanspruchnahme und den vielfältigen Interessen ihrer Nutzungsgruppen vor Herausforderungen. Öffentliche Räume sollen über eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität verfügen und für alle Bürgerinnen und Bürger zugänglich sein. Gleichzeitig sind Freiräume in Städten und Dörfern begrenzt und es ist somit ein zentrales Ziel, durch eine faire Verteilung des öffentlichen Raumes alle Nutzungsgruppen und deren Interessenskonflikte zu berücksichtigen.

In besonderem Maße sind Städte und Stadtregionen vom Klimawandel betroffen. Zunehmende Hitzeperioden stellen ein Gesundheitsrisiko dar und beeinflussen die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes. Qualitativ hochwertig gestaltete öffentliche Räume tragen durch entsprechende bauliche Maßnahmen nicht nur zur Lebensqualität bei, sie sind auch intelligent vernetzte Drehkreuze zukunftsfähiger und klimafreundlicher Mobilität, bei denen die Stärkung des Umweltverbundes ein zentraler Bestandteil ist.

4 Leitmaßnahmen

Bei der Um- bzw. Neugestaltung öffentlicher Räume sollen die Anforderungen ihrer Nutzungsgruppen berücksichtigt werden. Zudem ist es Aufgabe, auf die durch den Klimawandel veränderte Nutzung des Öffentlichen Raumes zu reagieren.

Die Arbeitsgruppe „Öffentlicher Raum, Lebensqualität“ hat für die Region Stuttgart daher Leitmaßnahmen mit dem Zielhorizont 2030 entwickelt, um den Herausforderungen einer zukunftsfähigen Verkehrswende zu begegnen.

4.1 Leitmaßnahme: 100 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten in der Region Stuttgart umgestalten

Begründung der Auswahl

In zahlreichen Ortsmitten in der Region Stuttgart ist eine hohe Verkehrslast durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verzeichnen. Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs durch

fließenden und ruhenden MIV verbleiben häufig nur geringe Flächen für den Fuß- und Radverkehr. Diese sind zudem oft in nicht ausreichender Qualität vorhanden. Die Leitmaßnahme hat zum Ziel, in Ortsmitten von Kommunen im ländlichen Raum und größeren Kommunen mit peripheren Stadtteilen den Umweltverbund zu stärken, indem dessen Infrastruktur verbessert und die vorhandene Fläche umverteilt wird.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe „Öffentlicher Raum, Lebensqualität“ schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor:

Handlungsschritte	kurz- fristig*	mittel- fristig*	lang- fristig*
Reduzierung des MIV	laufend		
Reduzierung der Geschwindigkeit in Ortsmitten auf Grundlagen eines entsprechenden Rechtsrahmens auf 20-40 km/h		●	
Der Ausbau des ÖPNV soll erhöht und die Erreichbarkeit verbessert werden		●	
Vor und während der Corona-Pandemie erprobte Reallabore/„Experimentierräume“ als temporäre Maßnahmen sollen in dauerhafte Umgestaltungen überführt werden. Temporäre Umgestaltungen als Testphase vor einer dauerhaften Umgestaltung sollen künftig verstärkt als Mittel eingesetzt werden	●	(●)	
Illegales Parken eindämmen und Parkstände umnutzen, um die für Fußgänger nutzbaren Flächen zu vergrößern	●		
Stärkung einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung	laufend		
Begleitung der Maßnahme durch geeignetes Marketing/Kommunikationskampagne	●		

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2- Emissionen**	Verkehrsverlage- rung**	Verkehrsvermei- dung**	Verkehrsoptimie- rung**
●	●	●	●

4.2 Leitmaßnahme: 200 km Radschnellverbindungen plus Ausbau des nachgeordneten Netzes in der Region Stuttgart

Begründung der Auswahl

Radschnellverbindungen (RSV) bieten Radfahrerinnen und Radfahrern insbesondere im Hinblick auf die steigende Nutzung von E-Bikes (sofern die Radinfrastruktur dafür freigegeben ist)

und Pedelecs die Möglichkeit, längere Strecken zügig, kreuzungsfrei und weitgehend getrennt von anderen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Als Direktverbindungen tragen RSV dazu bei, den Verkehr vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern. Eine zentrale Herausforderung ist es, im bebauten Bereich aufgrund der Anforderungen an RSV (kritische Bereiche: Platzmangel und Zeitverlust an Knotenpunkten) geeignete Trassen zu identifizieren und baulich umzusetzen. Zudem wird es eine Aufgabe sein, die Akzeptanz für den Radverkehr im Verkehrsgeschehen zwischen den Verkehrsteilnehmern weiter zu steigern.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe „Öffentlicher Raum, Lebensqualität“ schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor:

Handlungsschritte	kurz- fristig*	mittel- fristig*	lang- fristig*
Etablierung von Fahrradstraßen	●		
Stärkung der Akzeptanz von Radverkehr durch begleitende Kampagnen-/Marketingarbeit, z. B. für Einhaltung des Mindest-Überholabstandes	●		
Bedingungen für den Radverkehr verbessern: <ul style="list-style-type: none"> ○ Durchgängiges Radnetz ○ Regelkonforme Radverkehrsanlagen ○ Einheitliche Errichtung von Beschilderungs- und Leitsystemen ○ Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen des MIV auf Grundlage des Rechtsrahmens ○ Vermeidung von Konflikten mit Fußverkehr 		●	●
Auf Basis der Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen geprüfte Korridore planen und sukzessive umsetzen	●	(●)	
Fördermittel akquirieren	●	●	
Lückenschlüsse im nachgeordneten Netz umsetzen		●	
Bestehende Barrieren im Netz abbauen	●	●	

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2- Emissionen**	Verkehrsverlage- rung**	Verkehrsvermei- dung**	Verkehrsoptimie- rung**
●	●		●

4.3 Leitmaßnahme: 1.000 Straßenräume in der Region Stuttgart umwandeln bzw. umgestalten

Begründung der Auswahl

Straßenräume in der Region Stuttgart haben aufgrund ihres Missverhältnisses von überdimensionierten Verkehrsräumen für den motorisierten Individualverkehr und geringem Platzangebot für Fuß- und Radverkehr teils erheblichen Erneuerungsbedarf. Klima- und Lärmschutz, Luftreinhaltung und soziale Teilhabe sind Herausforderungen, denen bei der Gestaltung und Umverteilung öffentlicher Räume zu begegnen sind, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Ziel ist es, Anreize zu setzen, das eigene Auto häufiger stehen zu lassen und auf eine umweltschonende Mobilitätsalternative umzusteigen. Zudem sind Straßenräume künftig weniger als allein Transit- sondern verstärkt als Aufenthaltsräume zu denken und zu planen.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe Öffentlicher Raum/Lebensqualität schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor:

Handlungsschritte	kurz- fristig*	mittel- fristig*	lang- fristig*
Entflechtung gemeinsam geführter Geh- und Radwege	laufend		
Begrünung des Straßenraumes und Verschattung von Fußverkehrsflächen	laufend		
Erprobung und/oder dauerhafte Einrichtung verkehrsarmer Räume (z. B. modale Filter, Mischverkehrsflächen als Shared Space, verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen)	•	•	
Schaffung von Verweil- und Aufenthaltsmöglichkeiten	•	•	
Stärkung des Fußverkehrs <ul style="list-style-type: none"> ○ Schaffung durchgängiger Basisnetze mit einer Breite von 2,50 m ○ Attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten ○ Einsatz von Dunkel- und/oder Countdown-Ampeln ○ Kompakte Knoten ○ Gehwegnasen zur Verkürzung des Querungsweges und Verbesserung der Sichtverhältnisse 	laufend		
Stärkung des Sharing-Angebots <ul style="list-style-type: none"> ○ Förderung des Quartiers-Carsharings, Rad-/Pedelec-/Lastenrad-/E-Roller-/E-Scooter-Sharing ○ Sichtbarmachung von Stationen und Gewährleistung einer guten Zugänglichkeit ○ Förderung der Einrichtung von Stellplätzen im öff. Raum 	•	•	

<ul style="list-style-type: none"> ○ Konsolidierte Sharing-Konzepte in der Region ○ Öffentliche Zuschüsse (Carsharing-„Rettungsschirm“) 			
Bestehende Barrieren im Netz abbauen (Durchlässigkeit sowie bauliche Standards)		●	

Die Leitmaßnahme wirkt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2-Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
●	●		●

5 Dissenspunkte und Diskussionsansätze

- ADFC:
 - zu Punkt 4.1: Reduzierung der Geschwindigkeit in Ortsmitten auf 20 km/h
- Stadt Böblingen:
 - zu Punkt 4.1: Reallabore sollen unabhängig von Corona stattfinden
 - zu Punkt 4.3: Einrichtungen von Shared Space sind kritisch zu prüfen und werden nicht als möglicher Handlungsschritt bewertet

6 Erläuterungen

* Zeithorizont, in dem Handlungsschritte umgesetzt werden können:

kurzfristig: 0-2 Jahre; mittelfristig: 3-6 Jahre, langfristig: 7-10 Jahre oder länger

**Bewertungskriterien

Reduktion CO2-Emissionen:

Eine Emissionsminderung ist zu erreichen, indem Verkehrsmittel über eine höhere technische Effizienz und, einem geringeren CO2-Ausstoß verfügen. Zudem kann sich das individuelle Fahrverhalten positiv auf den CO2-Ausstoß auswirken. Ökonomische Anreize oder bessere Informationen über CO2-sparsames Verhalten unterstützen die Emissionsminderung

Verkehrsverlagerung:

Durch eine Verlagerung von höher emittierenden Verkehrsmitteln (Lkw, Pkw, Flugzeug) auf weniger stark emittierende Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Fahrrad, Gehen) lässt sich eine CO2-Reduktion erreichen.

Verkehrsvermeidung:

Eine Verringerung des Verkehrsaufwandes als Vermeidungsmaßnahme lässt sich z. B. durch eine gezielte und verbindliche Raumordnung und Stadtplanung erreichen. Siedlungs- und Infrastrukturen, die kurze Wege zulassen, die Nutzung des Umweltverbunds in den Vordergrund stellen und weniger Verkehr induzieren. Auch preispolitische Instrumente können eine reglementierende Wirkung erzielen.

Verkehrsoptimierung:

Verkehrsoptimierung umfasst z. B. die bessere (höhere) Auslastung von Fahrzeugen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufs. Zudem effiziente Routenplanung, Bündelung von Verkehren, Vermeidung von Leerfahrten, Anpassung der Transportfahrzeuge an die Gütermenge. Die Rückwirkung auf die Verkehrsnachfrage sollte dabei beachtet bleiben. Der Steuerung von Verkehrsströmen durch die Leitzentralen kommt eine zunehmende Bedeutung zu.

Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Positionspapier

Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr, SPNV

November 2020

Teilnehmerinnen und Teilnehmer (angemeldet)

Name	Institution/Organisation
Ulrich Weber	VDV
Werner Schüle	Landesseniorenrat
Bernd Ebert	Landesseniorenrat
Dr. Dirk Rothenstein	DB Regio AG - S-Bahn Stuttgart
Gerhard Müller	Landesnaturausschussverband AK Ludwigsburg
Jörg-Michael Wienecke	LK Göppingen
Dr. Peter Zaar	LK Rems-Murr
Philipp Rauffmann	LK Rems-Murr
Klaus Neckernuß	LK Esslingen
Axel Meier	LK Ludwigsburg
Melanie Niemann	LK Ludwigsburg
Alexander Koschke	LK Böblingen
Nicolas Hanninger	LK Böblingen
Dr. Jürgen Wurmthaler	Verband Region Stuttgart
Thomas Hachenberger	VVS
Dr. Jan Neidhardt	VVS
Thomas Knöller	VVS
Dr. Witgar Weber	WBO
Kerstin Sander-Zuck	WBO
Ulrich Steimer	LH Stuttgart
Roland Krause	SSB AG
Sascha Behnsen	Stadt Ludwigsburg

Vorbemerkung:

Das vorliegende Positionspapier beeinflusst nicht die Ergebnisse des ÖPNV-Paktes hinsichtlich der Finanzierungsmechanismen und die unmittelbare Verantwortung zur Finanzierung der Maßnahmen. Die Zuständigkeiten zwischen dem Verband Region Stuttgart und den Verbundlandkreisen werden nicht verändert. Nachfolgende Ergebnissicherung der AG soll als Ideensammlung und Impulsgeber dienen, um die inhaltliche Ausrichtung einer Weiterentwicklung des ÖPNV-Paktes in der Region Stuttgart zu beeinflussen.

1 Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Der Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart nimmt Bezug auf die im Anschluss an den Mobilitätsgipfel Region Stuttgart 2015 formulierte Abschlusserklärung. In dieser wurden die gemeinsamen Ziele wie die Erhöhung der Zuverlässigkeit und Zukunftsfähigkeit der Mobilität sowie die Einhaltung der Grenzwerte für Luftreinhaltung und der Lärm- und Klimaschutzziele definiert. Die Ziele des 2019 initiierten Zukunftspaktes Mobilität Region Stuttgart sind es, einen Beitrag zur Verkehrswende in der Region Stuttgart zu leisten sowie das Engagement der beteiligten Akteure ebenso wie laufende und künftige Prozesse sichtbar zu machen.

Hierzu formulieren fünf thematische Arbeitsgruppen des Zukunftspaktes jeweils individuelle Leitmaßnahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Region, die einen Beitrag zur Erreichung

der Ziele der Verkehrswende 2030 leisten können. Das Positionspapier gibt das mehrheitlich zugestimmte Ergebnis der Arbeitsgruppe und nicht notwendigerweise die politische Zustimmung der beteiligten Leitungsebenen wider.

2 Ziele der Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr/SPNV

Die Arbeitsgruppe befasst sich mit den Themen Öffentlicher Verkehr, SPNV.

Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, Instrumente und Maßnahmen für die Region Stuttgart zu entwickeln, die Qualität des Öffentlichen Verkehrs zu stärken sowie den konzeptionellen Rahmen für eine zukunftsfähige und klimafreundliche Mobilität zu schaffen.

3 Leitmaßnahmen

Neben den Zielen, die CO₂-Emissionen bis 2030 zu reduzieren, ist es die Aufgabe dieser Arbeitsgruppe, Maßnahmen und Instrumente im Themenbereich ÖV zu identifizieren. Die Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr hat für die Region Stuttgart daher Leitmaßnahmen mit dem Zielhorizont 2030 entwickelt, um den Herausforderungen einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Verkehrswende zu begegnen. Dabei fanden nicht alle Maßnahmen eine vollumfängliche Zustimmung in der Arbeitsgruppe. Dissenspunkte und Diskussionsansätze sind unter Kapitel 4 zu finden.

3.1 Leitmaßnahme: Neue Wege in der Finanzierung der ÖPNV-Offensive

Begründung der Auswahl

Dieser Maßnahme liegt die Annahme zugrunde, dass ein attraktiver Tarif im ÖPNV sowie eine Investitionsoffensive durch die Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV einen erheblichen Beitrag zu einer weiteren Nachfragesteigerung des ÖPNV in der Region Stuttgart leisten kann. Gleichzeitig ist sich die AG einig, dass neue Finanzierungsmechanismen für den Nahverkehr einer weiteren differenzierten Betrachtung bedürfen, um ein Finanzierungsinstrument (Mobilitäts-pass, Pkw-Steuer, Grundsteuer, City-Maut u. ä.) verlässlich bewerten oder empfehlen zu können und negative Effekte auf soziale, wirtschaftliche und Belange der Siedlungsentwicklung daraus zu vermeiden sind.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe ÖV/SPNV schlägt hierzu folgende Handlungsschritte bis 2030 vor:

Maßnahmen/Handlungsschritte	kurz- fristig*	Mittel- fristig*	langfris- tig*
Mobilität muss finanzierbar bleiben		dauerhaft	
Prüfung und Schaffung ergänzender Finanzierungsinstrumente		●	
Erarbeitung einer überregionalen Lösung unter Berücksichtigung der Zuständigkeiten und Finanzverantwortungen		●	●

Herausforderungen

Geeignete Maßnahmen der regionalen und interkommunalen Verkehrssteuerung identifizieren

Soziale Verträglichkeit muss gewährleistet sein

Kommunale Ebene sollte über Instrument zur Steuerung verfügen

Mobilitätspass sollte über kommunale Grenzen hinweg gelten – **kein Konsens in der AG**

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2-Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
●	●	●	

3.2 Leitmaßnahme: Schaffung bedarfsgerechter Siedlungs- und Infrastrukturen für den ÖPNV

Begründung der Auswahl

Der Ausbau des Verkehrsangebots und der dazu erforderlichen ÖPNV-Infrastruktur (Regionalzug, S-Bahn, Stadtbahn, Bus) soll in der Region Stuttgart dem realistischen Nachfragepotenzial entsprechend vorangetrieben werden.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe ÖV/SPNV schlägt hierzu folgende Handlungsschritte bis 2030 vor:

Maßnahmen/Handlungsschritte	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Ausbau der Businfrastruktur (eigene Trassen für Expressbusse und Bahn)		●	●
Angebotsverdichtung (Taktverdichtung, Wochenende etc.)		●	
Expressbuslinien als Tangenten zum S-Bahnnetz		●	
Barrierefreiheit			●
Schnelle und unkomplizierte Kompensation von Fahrtausfällen		●	
Übergeordnetes ÖPNV-Konzept mit Netz und Produkthierarchien	●	(●)	

Herausforderungen

Platzangebot auf Straßen

Dekarbonisierung des MIV und des ÖV

Festlegung der Aufgabenträgerschaft für neue Expressbuslinien

Die Wirkung der Leitmaßnahme wird wie folgt bewertet:

Reduktion CO2-Emissionen	Verkehrsverlagerung	Verkehrsvermeidung	Verkehrsoptimierung
●	●		●

3.3 Leitmaßnahme: Qualitätssicherung der Pünktlichkeit und Reisekette

Begründung der Auswahl

Mit dieser Maßnahme ist es das Ziel der Arbeitsgruppe, alle potentialträchtigen Ortslagen mit einer hohen Bevölkerungsdichte bevorzugt mindestens mit einem 15 Minutentakt im Nahverkehrsangebot in der Zeit von 6 bis 22 Uhr an Werktagen zu versorgen. Die Umsetzung kann auch durch On-Demand-Angebote erfolgen.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe ÖV/SPNV schlägt hierzu folgende Handlungsschritte bis 2030 vor:

Maßnahmen/Handlungsschritte	kurz-fristig	mittel-fristig	lang-fristig
Herstellung von Verlässlichkeit/Pünktlichkeit, einheitliches LSA: Kommunen	(●)	●	
Vertaktung mindestens im 15-Minuten-Takt		●	
Sicherstellung des Informationsflusses in Echtzeit	●		
Angebotslücken mit flexiblen Bedienformen schließen		●	
Konzepterstellung (Einbeziehung aller am ÖPNV beteiligten Akteure unter Berücksichtigung der Zuständigkeiten und Finanzverantwortung)	●		
Klarer struktureller Aufbau des ÖPNV in unterschiedlichen Netzkategorien		●	

Herausforderungen

Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bei festem Linienweg schwierig umzusetzen

Handhabbarkeit und praktische Umsetzung

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2-Emissionen	Verkehrsverlagerung	Verkehrsvermeidung	Verkehrsoptimierung
	●		●

3.4 Leitmaßnahme: Vernetzung mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds

Begründung der Auswahl

Neue Fahrgäste bzw. neu akquirierte Fahrgastgruppen können durch eine bessere Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbunds (insbesondere durch Bike+Ride) sowie die Individualisierung des ÖPNV mittels Ausbau und vertrieblicher Integration von Sharing-Angeboten gewonnen werden. Dabei sollten individuelle Sharing-Angebote nicht in Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV stehen.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe ÖV/SPNV schlägt hierzu folgende Handlungsschritte bis 2030 vor:

Maßnahmen/Handlungsschritte	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
Integration Bus/Bahn/Sharing/Taxi	●		
Vereinfachung von Tarifen, Angebot für Home-Office (FlexAbo)	●		
Erleichterung von Information und Buchung		●	
Betriebliches Mobilitätsmanagement	laufend		
Ausbau von Bike & Ride Stationen (inkl. Radstationen)	●		
Einrichtung zusätzlicher Mobilitätstationen	(●)	●	

Herausforderungen

Suburbanisierung und disperse Siedlungsstrukturen
Rahmenvorgaben für flexible Bedienformen

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2- Emissionen	Verkehrsverlagerung	Verkehrsvermeidung	Verkehrsoptimierung
●	●		●

3.5 Leitmaßnahme: Mehr Komfort im ÖPNV

Begründung der Auswahl

Während der Corona-Pandemie haben niedrige Nutzungszahlen im ÖPNV die Reise mit Bus und Bahn komfortabler gemacht für die verbliebenen Fahrgäste. Der ÖPNV muss ein Massenverkehrsmittel bleiben.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe ÖV/SPNV schlägt hierzu folgende Handlungsschritte bis 2030 vor:

Maßnahmen/Handlungsschritte	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
Qualitative Steigerung des Reiseerlebnisses im ÖPNV		●	
Erweiterung der Kapazität durch Taktverdichtung		●	

Herausforderungen

Disruption der Branche als Chance verstehen
Klärung der Finanzierung bei niedriger Nachfrage
Keine Steigerung der Wirtschaftlichkeit

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2- Emissionen	Verkehrsverlagerung	Verkehrsvermeidung	Verkehrsoptimierung
	●		

4 Dissenspunkte und Diskussionsansätze

- Landesnaturausschutzverband AK Ludwigsburg:
 - Sollte die politische Entscheidung zu den Leitmaßnahmen 2021 erfolgen, empfiehlt sich bei den Tabellen zu den Handlungsschritten die Formulierung „bis spätestens 2030“ statt „bis 2030“

Anmerkung: Die Verbundlandkreise haben eine aufeinander abgestimmte Stellungnahme abgegeben.

- Rems-Murr-Kreis, LK Esslingen, LK Böblingen, LK Ludwigsburg, LK Böblingen:
 - Zu Punkt 3.1:
 - Eine weitere Absenkung des VVS-Ticketpreises sind für die Verbundlandkreise nur denkbar, wenn das Land die daraus resultierenden erheblichen dauerhaften Zusatzbelastungen vollumfänglich trägt. Eine

anteilige Kompensierung der Einnahmeausfälle u. a. durch die Verbundlandkreise ist finanziell nicht darstellbar

- Zu Punkt 3.2:
 - Eigene Trassen beschränkt auf Expressbusse werden für nicht sinnvoll und zielführend gehalten
 - Aufgabenträgerschaft für neue Expressbuslinien soll nicht die übrigen Schnellverbindungen in der Aufgabenträgerschaft der Verbundlandkreise betreffen
 - Ausdrückliche Vermeidung der im ÖPNV-Pakt abgeschlossenen Zuständigkeitsdiskussionen
 - Hinsichtlich Barrierefreiheit besteht bereits die grundsätzliche gesetzliche Verpflichtung zur Umsetzung zum 01.01.2022. Es ist hier zu beachten, dass zumindest die Verbundlandkreise selbst aufgrund einer untergeordneten Zahl an Fällen der Baulastträgerschaft nur einen begrenzten Einfluss auf die Umsetzung nehmen können.

- Verband Region Stuttgart:
 - Zu Punkt 3.1:

Mobilitätspass ist ungeeignet, weil Verkehr überregional nicht erschwert werden soll. Nationale oder (besser) europäische Lösungen sind erforderlich

- VVS:
 - zu Punkt 2: „Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, Instrumente und Maßnahmen für die Region Stuttgart zu entwickeln, die Qualität des Öffentlichen Verkehrs zu verdoppeln und zu stärken sowie den konzeptionellen Rahmen für eine zukunftsfähige und klimafreundliche Mobilität zu schaffen.“
 - Zu Punkt 3: Die CO₂-Emissionen sind bis 2030 ebenso wie die Lärm- und Schadstoffbelastung sowie der Flächenverbrauch für eine höhere Lebensqualität zu reduzieren.
 - zu Punkt 3.3: Den Eindruck einer geschlossenen Reisekette vermittelt die verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformation, die Mobilitätsgarantie und das einheitliche Ticket des VVS bereits heute. Hier geht es darum, dass die Anbieter der „niedrig hierarchisierten Verkehre“ auch noch die „letzte Meile“ mit organisieren sollen. Inhaltlich gehört es eher zum Punkt 3.4.

Der ursprünglich unter Leitmaßnahme 3.5 genannte Handlungsschritt „Hohe Sauberkeit in Bus und Bahn“ ist bereits heute ein Ziel der Aufgabenträger. Die explizite Aufführung dieses Themas im Positionspapier wird im Hinblick auf die aktuellen Entwicklungen rund um Corona für äußerst kritisch gehalten, da sich hier der Verdacht aufdrängen könnte, dass die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger nicht ihren Hygiene-Ansprüchen nachkommen würden.

5 Erläuterungen

** Zeithorizont, in dem die Handlungsschritte umgesetzt werden können:*

kurzfristig: 0-2 Jahre; mittelfristig: 3-6 Jahre, langfristig: 7-10 Jahre oder länger

***Erläuterungen:*

Reduktion CO₂-Emissionen:

Eine Emissionsminderung ist zu erreichen, indem Verkehrsmittel über eine höhere technische Effizienz und einen geringeren CO₂-Ausstoß verfügen. Zudem kann sich das individuelle Fahrverhalten positiv auf den CO₂-Ausstoß auswirken. Ökonomische Anreize oder bessere Informationen über CO₂-sparsames Verhalten unterstützen die Emissionsminderung

Verkehrsverlagerung:

Durch eine Verlagerung von höher emittierenden Verkehrsmitteln (Lkw, Pkw, Flugzeug) auf weniger stark emittierende Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Fahrrad, Gehen) lässt sich eine CO₂-Reduktion erreichen.

Verkehrsvermeidung:

Eine Verringerung des Verkehrsaufwandes als Vermeidungsmaßnahme lässt sich z. B. durch eine geänderte Raumordnung erreichen. Siedlungs- und Infrastrukturen, die kurze Wege zulassen und weniger Verkehr induzieren.

Verkehrsoptimierung:

Verkehrsoptimierung umfasst z. B. die bessere (höhere) Auslastung von Fahrzeugen. Zudem effiziente Routenplanung, Bündelung von Verkehren, Vermeidung von Leerfahrten, Anpassung der Transportfahrzeuge an die Gütermenge. Die Rückwirkung auf die Verkehrsnachfrage sollte dabei beachtet bleiben.

Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart AG 3 Luftreinhaltung, Verkehrslenkung und Stauvermeidung



Strategiepapier

**Teilnehmer der Arbeitsgruppe 3
Luftreinhaltung, Verkehrslenkung und Stauvermeidung**

Dr. Marion Mayer-Kreitz	VM, Ref. 22
Thomas Bucher	VM, Ref. 22
Dr. Annette Albers	Verband Region Stuttgart
Dr. Klaus Lönhard	Verband Region Stuttgart
Tobias Burkard	Regierungspräsidium Stuttgart
Gesine Kapelle	Handwerkskammer Region Stuttgart
Gerhard Pfeifer	BUND
Silke Drautz	LH Stuttgart
David Hueber	LH Stuttgart
Ralf Thomas	LH Stuttgart
Rainer Kapp	LH Stuttgart
Dr. Marselina Arkouli	LH Stuttgart
Simone Haug	LH Stuttgart
Marc Koch	Landesstelle für Straßentechnik
Matthias Straus	Landratsamt Rems-Murr
Stefan Hein	Landratsamt Rems-Murr
Christian Baron	Landratsamt Esslingen
Christoph Hubberten	Stadt Ludwigsburg
Dr. Stefan Belz	Stadt Böblingen
Jennifer Krause	Stadt Böblingen
Jeanine Großkloß	VM, Ref. 21
Dennis Fricken	VM, Ref. 44
Stephan Hellinger	StM

Inhaltsverzeichnis

1.	Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart	3
2.	Ziele der Arbeitsgruppe	3
2.1	Grundsätzliches	3
2.2	Was hat uns die Corona-Pandemie gezeigt?	3
3.	Leitmaßnahmen.....	4
3.1	Leitmaßnahme „Verkehrsvermeidung und zeitliche Verlagerung“	4
Begründung der Auswahl als 1. Leitmaßnahme.....	4	
Wirkungen	5	
Quantifizierung von Zielen.....	5	
3.2	Leitmaßnahme „Straßenausbau“	5
Begründung der Auswahl als 2. Leitmaßnahme.....	5	
Wirkungen	5	
Quantifizierung von Zielen.....	6	
3.3	Leitmaßnahme „Regionales Verkehrsmanagement“	6
Begründung der Auswahl als 3. Leitmaßnahme.....	6	
Wirkungen	6	
Quantifizierung von Zielen.....	7	
4.	Konsens-/Dissenspunkte	8
5.	Glossar	9
6.	Anlagen	10
6.1	Fact Sheet Leitmaßnahme „Verkehrsvermeidung und zeitliche Verlagerung“	10
6.2	Fact Sheet Leitmaßnahme „Straßenausbau“	11
6.3	Fact Sheet Leitmaßnahme „Regionales Verkehrsmanagement“	12
6.4	Fact Sheet ÖV (zur Weiterleitung an die AG ÖV, SPNV)	14

1. Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Der „Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart“ nimmt Bezug auf die Ergebnisse des ersten Mobilitätsgipfels der Region Stuttgart im Jahr 2015. In der Abschlusserklärung zu diesem Gipfel wurden gemeinsame Ziele wie die Erhöhung der Zuverlässigkeit der Mobilität, die Einhaltung der Grenzwerte für Luftreinhaltung sowie Lärm- und Klimaschutzziele definiert. Jede Arbeitsgruppe (AG) des Zukunftspaktes soll themenindividuelle Leitmaßnahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Region formulieren, die einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende 2030 leisten können.

2. Ziele der Arbeitsgruppe

2.1 Grundsätzliches

Die AG befasst sich mit den Themen Luftreinhaltung, Verkehrslenkung und Stauvermeidung. Diese sind teilweise unvereinbar. So führt eine Verkehrslenkung im Störungs- oder Staufall während schwächerer Verkehrszeit zur Stauvermeidung/-verringerung und somit zu einem positiven Beitrag zur Luftreinhaltung. Zu Hauptverkehrszeiten ist jedoch mit einer solchen Maßnahme sehr wahrscheinlich allenfalls eine Verlagerung der Stau-/Überlastungssituation auf andere Streckenabschnitte zu erreichen und somit ggf. unwirksam.

Zu beachten sind auch die unterschiedlichen Zeithorizonte der Maßnahmen. Das Ziel der Luftreinhaltung benötigt Maßnahmen, die kurzfristig Erfolge zeigen. In der Stauvermeidung und Verkehrslenkung kommen vor allem langfristiger angelegte Maßnahmen, z.B. Investitionen in intelligente Verkehrssysteme oder Verkehrsinfrastruktur, zum Tragen.

2.2 Was hat uns die Corona-Pandemie gezeigt?

Aus den Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie („Lockdown“) resultierten teils erhebliche Rückgänge der Verkehrsmengen auf dem Straßennetz. Auswertungen der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ), der Landesstelle für Straßentechnik (LST) und des Verkehrsministeriums, Ref. 22 (VM) haben Folgendes gezeigt:

- Der Lockdown führte innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart zu einem Verkehrsrückgang von maximal 20 % in den Spitzenstunden bzw. 40 % bezogen auf den Gesamtverkehr.
- Auf den durch die LST ausgewerteten Bundesstraßenquerschnitten nahm der Verkehr um 40 % von Montag-Freitag sowie 60 -70 % am Wochenende ab.
- Auf den Bundesautobahnen nahm der großräumige Verkehr um ca. 50 % von Montag-Freitag sowie um 70 – 80 % am Wochenende ab.
- Es war vor allem ein deutlicher Rückgang des Freizeitverkehrs zu verzeichnen.
- In dieser Situation „funktionierte“ das Straßennetz. Staus und Unfälle waren auf einem sehr niedrigen Niveau. Unfälle hatten zudem wenig Einfluss auf den Verkehrsfluss, da die Kapazitäten auch dann noch ausreichten.

Stand Juli 2020 ist im Straßenverkehr das Vor-Corona-Niveau der Verkehrsmengen wieder erreicht oder sogar übertroffen. Die Auslastung des Öffentlichen Verkehrs ist deutlich geringer als „vor-Corona“. Viele Menschen befinden sich noch im Home-Office oder in Kurzarbeit. Die Schulen befinden sich noch nicht wieder im Regelbetrieb. Geschäftsreisen werden vermehrt mit dem Pkw durchgeführt.

Es ist damit zu rechnen, dass die Verkehrsbelastungen auf dem Straßennetz über das „vor-Corona“-Niveau hinaus weiter steigen werden. Mehr Staus und Unfälle werden voraussichtlich die Folge sein.

3. Leitmaßnahmen

Das Verkehrsgeschehen ist ein Prozess, das ein hohes Potential an Selbstregulierung in sich birgt sowie hochgradig komplex und vernetzt ist. Eingriffe jedweder Art können auch Wirkungen nach sich ziehen, die nicht beabsichtigt oder kontrollierbar sind.

Restriktive Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) betreffen, müssen zeitgleich durch adäquate Maßnahmen, z.B. im Öffentlichen Verkehr (ÖV), ausgeglichen werden. Aus diesem Grund wurden von der Arbeitsgruppe auch Maßnahmen im ÖV diskutiert (s. Anlage 6.4).

3.1 Leitmaßnahme „Verkehrsvermeidung und zeitliche Verlagerung“

Begründung der Auswahl als 1. Leitmaßnahme

- Verkehrsvermeidung muss als Grundlage jedes weiteren Handelns stehen. Durch Verkehrsvermeidung können zeitliche und räumliche Verkehrsrückgänge erreicht werden.
- Nur wenn freie Kapazitäten auf dem Straßennetz geschaffen werden, kann ein Verkehrsmanagement seine volle Wirkung entfalten.
- Die verkehrlichen Auswirkungen durch den Lockdown haben gezeigt, welche verkehrlichen Auswirkungen die getroffenen restriktiven Maßnahmen teilweise hatten. Die Erkenntnisse aus den Auswirkungen des Corona-Lockdowns könnten als Hinweise für den Umfang zukünftiger Planungen genutzt werden. Beispielsweise hat das vermehrte Home-Office einen Beitrag zu einem signifikanten Verkehrsrückgang auf dem Straßennetz sowie im ÖPNV geleistet. Flexibleres Arbeiten führte zu einer zeitlichen Verlagerung des Verkehrs.
- Nur mit Verkehrsverhaltensänderungen, die in ihrer drastischen Ausprägung denen des Corona-Lockdowns vergleichbar sind, lässt sich eine Verkehrssituation erzielen, die den Zielen der Stauvermeidung und Luftreinhaltung entspricht. Eine Änderung des (Mobilitäts-)Verhaltens ist daher erforderlich. Diese erfolgt dann, wenn die erwünschte Verhaltensänderung den für den Verkehrsteilnehmer nahe liegendsten Weg darstellt. Entsprechende Maßnahmen, die dies unterstützen sollen, werden im Folgenden vorgeschlagen.

Wirkungen

- Verkehrsvermeidung
- Zeitliches Management der Straßenkapazität, z.B. durch Anpassung von Abfahrtzeiten aufgrund von Informationen oder Flexibilisierung der Arbeitszeit

Quantifizierung von Zielen

Um die der AG gesetzten Ziele hinsichtlich Stauvermeidung, Luftreinhaltung und Verkehrslenkung zu erreichen, sollen vom VM in den nächsten 5 Jahren folgende Dinge unternommen werden:

Leitmaßnahme: Verkehrsvermeidung und zeitliche Verlagerung

- 2-3 Mobilitätspakte unter Beteiligung der größten Arbeitgeber in der Region (vor allem: Home-Office, Betriebliches Mobilitätsmanagement)
- In mehreren Institutionen der öffentlichen Verwaltung vermehrte Einrichtung von Home-Office-Arbeitsplätzen als Vorbildfunktion.
- 1 Initiative zur Propagierung des Mobilen Arbeitens → Aufklärungsarbeit hinsichtlich verkehrlicher Wirkung (Kampagnen, Informationsmedien, ..), Öffentlichkeitsarbeit
- 1 Veranstaltung oder Kampagne zur Beratung von Firmen und Kommunen hinsichtlich Betrieblichem Mobilitätsmanagement
- 5 Veranstaltungen mit Kommunen zum Austausch von Erfahrungen und Informationen zur Verkehrsvermeidung / zeitl. Verlagerung von Verkehr

sowie

- Förderung des digitalen (Breitband-)Ausbaus (ggf. Kooperation mit dem IM)

3.2 Leitmaßnahme „Straßenausbau“**Begründung der Auswahl als 2. Leitmaßnahme**

- Eine räumliche Verlagerung von Verkehr kann nur erfolgen, wenn entsprechende Kapazitäten vorhanden sind. Das ist auch eine Voraussetzung für das regionale Verkehrsmanagement (s. Leitmaßnahme 3).
- Straßenausbau mit dem Ziel der Stauvermeidung erfolgt i.d.R. an Streckenabschnitten mit dauerhaft mangelnder Kapazität.
- Straßenausbau trägt zum Erzielen eines besseren Verkehrsflusses sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.
- Tangentialverbindungen können Strecken entlasten.
- Maßnahmen der „Digitalen Straße“ können ggf. zur besseren Ausnutzung der Kapazität beitragen.

Wirkungen

- Sinnvolle räumliche Verkehrsverlagerung
- Besserer Verkehrsfluss, Zeit- und Umwegersparnis
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Quantifizierung von Zielen

Um die der AG gesetzten Ziele hinsichtlich Stauvermeidung, Luftreinhaltung und Verkehrslenkung zu erreichen, sollen vom VM in den nächsten 5 Jahren folgende Dinge unternommen werden:

Leitmaßnahme: Straßenausbau

- Planung und Realisierung der Bedarfsplanmaßnahmen gemäß der Priorisierungsliste der Umsetzungskonzeption des Landes bis 2030
- Umsetzung des Maßnahmenplans zum Generalverkehrsplan des Landes gemäß dem Landesstraßenbauprogramm
- Vorrangige Realisierung der Pilotprojekte für Radschnellverbindungen
- Unterstützung bei der Realisierung des RadNetz BW
- Prüfung und ggf. weitere Planungsschritte von weiteren Temporären Seitenstreifenfreigaben auf BAB und autobahnähnlichen Bundesstraßen.
- Bedarfsgerechter Ausbau Mitfahrer-(P+M)-Plätze an BAB und Bundesstraßen, möglichst mit digitaler Stellplatzbelegungserfassung und –information
- Bedarfsgerechter Ausbau Lkw-Stellplätze an BAB und Bundesstraßen (B27, B29), möglichst mit digitaler Stellplatzbelegungserfassung und –information
- Bedarfsgerechter Ausbau PWC-Anlagen

sowie

- Förderung der digitalen Straße (autonomes Fahren, Elektromobilität, Platooning, ...)
- Förderung nachhaltigen Güterverkehrs (Güterverkehrszentren, ...)

3.3 Leitmaßnahme „Regionales Verkehrsmanagement“

Begründung der Auswahl als 3. Leitmaßnahme

- Regionales Verkehrsmanagement kann zu einer zeitlichen, räumlichen und modalen Umverteilung des Straßenverkehrs beitragen.
- Regional abgestimmte Lösungen führen zu einer fairen Verteilung von Belastungen.
- Durch organisatorische, informative und technische Vernetzung aller beteiligten Institutionen kann ein besseres Management des Verkehrs in der Region Stuttgart erzielt werden.

Wirkungen

- In der Region abgestimmtes, zuständigkeitsübergreifendes, kooperatives Verkehrsmanagement
- Erzielen einer besseren Verkehrslenkung und –Steuerung und damit eines besseren Verkehrsflusses mit gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Verbesserung der Intermodalität unter Einbezug aller Verkehrsarten
- Mehr Einfluss auf Routingdienste in Bezug auf Strategiekonformes Routing, (vgl. Projekte Socrates 2.0, City2Navigation, SATURN, BIS 2/BEMAS); u.A. Vermeidung von Verkehr durch Wohngebiete und Städte

Quantifizierung von Zielen

Um die der AG gesetzten Ziele hinsichtlich Stauvermeidung, Luftreinhaltung und Verkehrslenkung zu erreichen, sollen vom VM in den nächsten 5 Jahren folgende Dinge unternommen werden:

Leitmaßnahme: Regionales Verkehrsmanagement
--

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätszentrale BW (kVLZ) dauerhaft betreiben (Finanzierung und Personal) • Ringzentrale auf die gesamte Region Stuttgart ausweiten • Herstellung der erforderlichen technischen Voraussetzungen an den Verkehrsrechnern und Lichtsignalanlagen • Bedarfsgerechte Erneuerung und Erweiterung von VBA • 5 Veranstaltungen zur Beratung und Politischen Unterstützung der Ansprache von Landkreisen und Kommunen durch die Mobilitätszentrale und das RPS Ref. 45 • Nach Möglichkeit ab dem Jahr 2022 Verkehrslagebeobachtung und ggf. Verkehrssteuerung zusätzlich auf Basis der Einschätzungen von Verkehringenieuren • Routing: Aufbau eines Strategieeditors für die Übermittlung von Strategiekonformen Routinginformationen und Belieferung des MDM mit Datensätzen zum Strategiekonformen Routing |
|---|

sowie

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Routing: Prüfung der Schaffung einer gesetzl. Grundlage (Bundesrat, MobiG) zur Übernahme/Verarbeitung von Strategiekonformen Routinginformationen der öffentlichen Hand durch die Routingdienste (z.B. Sperrung bzw. Widerstandserhöhung von Strecken) |
|--|

In den Fact Sheets (s. Anlage) sind die Ergebnisse der Diskussionen in den Treffen der AG im Einzelnen stichwortartig aufgeführt. Diese gehen teilweise über die hier genannten Aspekte und festgelegten Ziele hinaus bzw. liefern dazu den Hintergrund.

4. Konsens-/Dissenspunkte

Die AG sieht in der Thematik Stauvermeidung, Luftreinhaltung und Verkehrslenkung generell einen Zielkonflikt.

Stauvermeidung ist möglich, aber durch verkehrslenkende Maßnahmen meist nur streckenabschnittsbezogen, also punktuell, zu erreichen. Der verlagerte Verkehr bildet während der Hauptverkehrszeiten wahrscheinlich an anderer Stelle Staus.

Verkehrsmanagement kann nur in vollem Umfang funktionieren, wenn zeitliche oder räumliche Kapazitäten im Straßennetz zur Verfügung stehen. Andererseits besteht bei freien Kapazitäten die Gefahr, dass Verkehrsteilnehmer zum Umstieg vom ÖPNV auf das nunmehr staufreie Straßennetz animiert werden.

Maßnahmen, die der Stauvermeidung im Sinne eines besseren Verkehrsflusses dienen, sind auch der Luftreinhaltung förderlich. Einen besseren Verkehrsfluss bei gleichbleibender Verkehrsmenge zu erzielen, ist mit verkehrssteuernden oder –lenkenden Maßnahmen, auch in regionalem Zusammenhang, nur begrenzt möglich. Wo Kapazitäten fehlen, kann ein Straßenausbau sinnvoll sein. Ein Straßenausbau würde neue Kapazitäten eröffnen, es droht induzierter (Neu-)Verkehr.

Die Corona-Krise hat gezeigt, dass drastische Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung oder zumindest zur zeitlichen Verlagerung des Verkehrs erforderlich wären, um einen wirklich wesentlichen Effekt der Verkehrsmengenreduktion auf dem Straßennetz zu bewirken. Dem stehen große (volks-)wirtschaftliche und soziale Kosten sowie Einbußen und Einschränkungen der Lebensqualität entgegen.

Auf jeden Fall sind mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf adäquate und für den Verkehrsteilnehmer akzeptable Alternativen im ÖV bereit zu stellen.

5. Glossar

BAB	Bundesautobahn
IM	Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration Baden-Württemberg
IVLZ	Integrierte Verkehrsleitzentrale Stuttgart
kVLZ	kooperative Verkehrsleitzentrale
LST	Landesstelle für Straßentechnik
MDM	Mobilitätsdatenmarktplatz des Bundes
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MobiG	Mobilitätsgesetz Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+M	Parken und Mitfahren
PWC	Parkplatz mit WC-Anlage
RPS	Regierungspräsidium Stuttgart
VM	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VBA	Verkehrsbeeinflussungsanlage

6. Anlagen

6.1 Fact Sheet Leitmaßnahme „Verkehrsvermeidung und zeitliche Verlagerung“

Maßnahme: Verkehrsvermeidung und zeitl. Verlagerung (räumlich, modal → Regional. Verkehrsmanagement)
Inhalte: <ul style="list-style-type: none">- Home-Office- Amtsgänge online erledigen- Flexible Arbeitszeiten, z.B. im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (→ Mobilitätspakt?)- Besprechungen/Konferenzen tel. oder online?
Beabsichtigte Wirkung: <ul style="list-style-type: none">- Verkehrsvermeidung- Zeitliches Management der Straßenkapazität durch Flexibilisierung der Arbeitszeit
Mögliche Wechselwirkung: <ul style="list-style-type: none">- Insgesamt weniger Verkehr (weniger Wege)
Hemmnisse: <ul style="list-style-type: none">- Angebote müssen vorhanden und akzeptabel sein- Bereitschaft und Möglichkeiten des Arbeitgebers (Home-Office, flexible Arbeitszeiten vs. Schichtbetrieb)
Umsetzung: <ul style="list-style-type: none">- <u>Förder- / Beratungsmöglichkeiten durch das VM?</u>- Öffentliche Hand als „gutes Beispiel“

6.2 Fact Sheet Leitmaßnahme „Straßenausbau“

Maßnahme: Straßenausbau
Inhalte: <ul style="list-style-type: none">- Umsetzung BVWP- Umsetzung GVP des Landes (Maßnahmenplan Landesstraßen)- Bau von Radschnellverbindungen
Beabsichtigte Wirkung: <ul style="list-style-type: none">- Entlastung des übrigen Verkehrsnetzes, Herstellung von Tangentialverbindungen- Besserer Verkehrsfluss, Zeit- und Umwegersparnis- Verkehrssicherheit erhöhen (durch Bündelung auf leistungsfähigen Trassen und durch Trennung von anderen Verkehrsarten durch Außerortsstraßen)- Sinnvolle Verlagerung von Verkehr / Verkehr durch Wohngebiete und Städte vermeiden
Mögliche Wechselwirkung: <ul style="list-style-type: none">- Induzierter Verkehr (mehr Wege mit dem MIV)
Hemmnisse: <ul style="list-style-type: none">- Kosten- Personal zur Umsetzung- Politischer Wille
Umsetzung: <ul style="list-style-type: none">- Mittelfristig möglich
Zielerreichung: <ul style="list-style-type: none">- Ja, für die Luftreinhaltung in Stuttgart- Insgesamt verkehrsvermeidend?? Sicherlich nicht weniger Verkehr, aber eine bessere Verteilung

6.3 Fact Sheet Leitmaßnahme „Regionales Verkehrsmanagement“

<p>Maßnahme: Regionales Verkehrsmanagement inkl. Routing + Parken</p> <p>Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organisatorische, informative, technische Vernetzung! (Bsp.: RPS und IVLZ stimmen Reinigungsarbeiten ab) - Technik für regionales Verkehrsmanagement und autonomes Fahren in die Fläche bringen - Regional abgestimmte Lösungen für Zuflussregulierung des MIV in der Stadt - Gemeinsame Standards Region / BRD - Informationsweitergabe (Stichwort: Verkehrsinformationszentrale), Öffentlichkeitsarbeit - Zielgerichtete, für den Nutzer gefilterte Information (Bsp: „Meine Strecken“ in VIZ-App) - Routing intermodal sowie zu alternativen Zielen (Parkplätzen, ...), wichtig: Information des Verkehrsteilnehmers! - Routing nach Vorgaben der öffentlichen Hand / Verbänden / Kommunen (s. mFund-Projekt SATURN der Partner IVLZ, LST, Frankfurt/M., Region München, Bayerisches Oberland, Österreich,...) - Abgestimmtes Vorgehen - Zuflussregelungsanlagen an Bundesstr. - Regionale Ereignis- und Baustellenkoordination (BEMaS des Landes) - Auch: Störfall-/Unfallmanagement, Baustellenkontrolle – Kampagne „Räumung von Unfallstellen“? - Parkmöglichkeiten einschränken / optimaler nutzen - Reservierte Parkplätze vs. keine Parkplätze - Dynamische Preisgestaltung, z.B. auch an Freizeitzielen → fahrtzweckspezifisch steuerbar! - P+M ausbauen!
<p>Beabsichtigte Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der Region abgestimmtes, kooperatives Verkehrsmanagement - Besserer Verkehrsfluss - Verkehrssicherheit erhöhen - Sinnvolle Verlagerung von Verkehr / Verkehr durch Wohngebiete vermeiden - Region als „Schwerpunkt“ mit mehr „Gewicht“ bei der Mitsprache - Routing-Dienste beeinflussen (s. auch Projekte Socrates 2.0 (BASt), City2Navigation (IVLZ)) - Systemoptimiert steuern, nicht individuell optimiert! - Vermeidung von Parksuchverkehr - Zeitliche und räumliche, ggf. auch modale Verkehrsverlagerung - Verteuerung des Parkens führt zu höherem Anteil ÖPNV (trifft nicht auf alle Fahrten zu!)
<p>Mögliche Wechselwirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Routingdienste - Mehr Verkehr auf den Hauptachsen - Intermodalität: erfordert ÖPNV als akzeptable Alternative - Kombination mit RoadPricing / City-Maut?

Hemmnisse:

- Kosten -> Finanzierung?
- Personal zur Umsetzung
- Ggf. Politischer Wille
- Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen durch die Routing-Dienste
- Fehlende gesetzliche Grundlage für das Routing (Bundesrats-Initiative?)
- Fehlende Akzeptanz des einzelnen Verkehrsteilnehmers für das Routing
- Wer wird „Zentralstelle“ für die Fläche → Zweckverband ?
- Akzeptanz beim Verkehrsteilnehmer (Routing, Parken)

Umsetzung:

- Reg. Verkehrsmanagement: Zeitnah möglich (s. Regionale Mobilitätsplattform)
- Parken: Zeitnah möglich (bei Stadt Stuttgart in Umsetzung)

Zielerreichung:

- Reg. Verkehrsmanagement: Hoch. Nicht weniger Verkehr, aber besser verteilt.
- Routing: Ja, aber nur, wenn die Routing-Dienste dies annehmen (müssen)
- Parken: Ja, aber vereinheitlichen! Wer legt z.B. die Preise fest?
- Parken: Insgesamt verkehrsvermeidend??

6.4 Fact Sheet ÖV (zur Weiterleitung an die AG ÖV, SPNV)

Maßnahme: Ausbau / Verbesserung des ÖPNV (auch: straßengebundener ÖPNV)

Inhalte:

- Ausbau des ÖPNV, Kapazitätserhöhung
- Anreize zur Nutzung
- Verbesserung der Taktung
- Vereinheitlichung der Anforderungssysteme / Priorisierung
- Unterrichtsbeginn Schulen, Hochschulen ab 9 Uhr
- Ausbau von P+R
- Vergünstigen von Dienstfahrten mit dem ÖV

Beabsichtigte Wirkung:

- Höhere Attraktivität des ÖPNV
- Ausfallsicherheit (Verlässlichkeit)

Mögliche Wechselwirkung:

- Tws. Verkehrsflächenverbrauch zu Ungunsten des MIV
- Freigabezeiten an LSA zu Ungunsten des MIV

Hemmnisse:

- Kosten
- Personal zur Umsetzung

Merkmale zur Weitergabe an die AG Öffentlicher Verkehr, SPNV:

- Finanzierung, Infrastruktur (Fokus: SPNV)
- Siedlungsstruktur
- Pünktlichkeit der Reisekette
- Integrierte Nahmobilität
- Sicherheit, Qualität
- Betriebl. Mobilitätsmanagement
- Nutzung neuer Technologien

Wg. Corona:

- Wie bekommt man die Fahrgäste wieder zum ÖV zurück?
- Wichtig: Abonnenten halten / zurückgewinnen!
- Vorschlag: Preise der 1. Klasse senken oder 1. Klasse für alle freigeben
- Verbessern: Takt, Qualität, Ausbau, Informationen
- Vorschlag: Sonderkonditionen einführen / ausweiten (z.B. Netznutzung Sommerferien)

Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Positionspapier

Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz

November 2020

Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Arbeitsgruppe

Name	Institution/Organisation
Attila Gáality	Verband Region Stuttgart
Gesine Kapelle	Handwerkskammer Region Stuttgart
Gudrun Zühlke	ADFC
Martin Armbruster	Landeshauptstadt Stuttgart
Jana Janson	Wirtschaftsregion Stuttgart
Götz Bopp	IHK Region Stuttgart
David Korte	Universität Stuttgart
Sawas Alessandro Cuscianna	Logwin Renningen (angemeldet, jedoch nicht teilgenommen)
Thorsten Munk	MEGA Stuttgart GmbH (angemeldet, jedoch nicht teilgenommen)
Kerstin Prohaska-Haug	Verkehrsministerium, Ref. 37

1 Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Der Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart nimmt Bezug auf die im Anschluss an den Mobilitätsgipfel Region Stuttgart 2015 formulierte Abschlusserklärung. In dieser wurden die gemeinsamen Ziele wie die Erhöhung der Zuverlässigkeit und Zukunftsfähigkeit der Mobilität sowie die Einhaltung der Grenzwerte für Luftreinhaltung und der Lärm- und Klimaschutzziele definiert.

Die Ziele des 2019 initiierten Zukunftspaktes Mobilität Region Stuttgart sind es, einen Beitrag zur Verkehrswende in der Region Stuttgart zu leisten sowie das Engagement der beteiligten Akteure ebenso wie laufende und künftige Prozesse sichtbar zu machen.

Hierzu formulieren fünf thematische Arbeitsgruppen des Zukunftspaktes jeweils individuelle Leitmaßnahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Region, die einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende 2030 leisten können. Das Positionspapier gibt das mehrheitlich zugestimmte Ergebnis der Arbeitsgruppe und nicht notwendigerweise die politische Zustimmung der beteiligten Leitungsebenen wider.

2 Die urbane Logistik in der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Maßnahmen zur Eindämmung haben das öffentliche Leben in erheblichem Maße eingeschränkt und gleichzeitig die Abhängigkeit von funktionierenden logistischen Infrastrukturen aufgezeigt. Im Straßengüterverkehr waren erhebliche Wartezeiten und Verzögerungen zu verzeichnen, die auf diverse Unsicherheiten bei den Akteuren in den Logistikketten aufgrund unklarer rechtlicher Vorgaben, verschärfte Grenzkontrollen oder teilweise auch auf eine heruntergefahrte Industrieproduktion zurückzuführen waren. In der Schienengüterlogistik kam der wesentliche systembedingte Vorteil zum Tragen, auf diese Weise große Gütermengen kontaktarm und mit geringem Infektionsrisiko transportieren zu können.

Auch im Bereich der Citylogistik veränderte die Corona-Pandemie Unternehmenssituationen und Lieferverkehre. Die meisten Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) stellten bei Zulieferungen auf eine kontaktlose Übergabe um. Durch das Hinterlegen von Paketen an Wunschorten wurde der Kontakt zwischen Zusteller*Innen und Empfänger*Innen vermieden und das Infektionsrisiko gesenkt. Während das Paketvolumen an Unternehmenskunden sank, stieg es im Privatkundensektor stark an. Zur Kontaktvermeidung stiegen laut einer repräsentativen Studie des Instituts für Management- und Wirtschaftsforschung (IMWF) vor allem Familien mit Kindern auf die Lieferung von Lebensmitteln um. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im August/September war 2020 ein Plus von etwas mehr als zehn Prozentpunkten zu verzeichnen. Die Corona-Pandemie hat die hohe Abhängigkeit der Logistikverkehre von stationärem Handel und Online-Handel aufgezeigt.

Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, mithilfe intelligenter und vernetzter Logistikkonzepte die Organisation der Lieferverkehre zu optimieren und dadurch möglichst auch zu reduzieren. Besonders im begrenzten Flächenangebot des öffentlichen Raumes, in dem MIV, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Wirtschaftsverkehr sowie Flächen für Verteilzentren und Mikro-Depots miteinander konkurrieren, ist der Fokus auf eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung unter Berücksichtigung logistischer Verkehre zu legen.

3 Ziele der Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz

Die Arbeitsgruppe hat sich im Laufe der Sitzungen im Wesentlichen mit den Themen Citylogistik und Wirtschaftsverkehr im urbanen Raum befasst, da hier der größte Handlungsbedarf identifiziert wurde.

Strukturelle Veränderungen in der Produktion, im Handel, im Nutzerverhalten und im Transportwesen sowie die Belastung von Umwelt und Mensch rücken die Themen Citylogistik und Güterverkehr zunehmend in den Fokus der Stadt- und Raumplanung. Die Verdichtung und Verkehrszunahme sowie ein steigendes Paketaufkommen führen zu immer stärker hervortretenden Problemen im Zusammenhang mit dem Güterverkehr im urbanen Raum. Der Wirtschaftsverkehr und die Logistik stellen einerseits die Versorgung der Bevölkerung sicher, andererseits werden sie aber auch aufgrund des Lärms, der Abgase und des Staus als störend empfunden. Das Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, Nutzungskonflikte im fließenden und ruhenden Güterverkehr abzubauen, künftig zu vermeiden und gleichzeitig für eine lebenswerte Stadt eine leistungsfähige Güterversorgung unter Berücksichtigung von Gesundheit, Ökologie und Lebensqualität zu schaffen. Dabei sollen die CO₂- und die Lärmemissionen und möglichst auch das Verkehrsaufkommen reduziert werden.

Die Zunahme der Integration logistischer Infrastrukturen nicht nur außerhalb urbaner Gebiete, sondern zunehmend in verdichtete Stadträume ist geprägt von einem ökonomischen und öko-

logischen Effizienzgedanken. Herausforderung ist es, künftig funktionale Ladeeinheiten gesellschafts- und stadtverträglich in den urbanen Raum zu integrieren. Nachdem dem Thema der urbanen Logistik in der Stadt- und Verkehrsplanung bisher wenig Aufmerksamkeit gewidmet wurde, ist es das Anliegen dieser Arbeitsgruppe, durch aufeinander abgestimmte Logistik- und Verkehrskonzepte zukunftsorientierte und resiliente Lösungen zu entwickeln und damit einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele des Landes zu leisten. Für eine erfolgreiche Verkehrswende ist eine Einbeziehung und aktive Steuerung der urbanen Logistik eine der zentralen kommunalen Aufgaben. Dabei erscheint es wichtig, auf ggf. bereits bestehenden Aktivitäten, Pilotprojekten und bereits vorhandenen Maßnahmen aufzubauen. Städte, die das Thema der Logistik bereits im Fokus haben, sollen auf ihrem Weg unterstützt und gestärkt werden, um die Grundlagen zur Umsetzung konkreter Maßnahmen zu schaffen. Städte, für die die urbane Logistik bislang kaum von Bedeutung war, sollen sensibilisiert und in der Schaffung der notwendigen Grundlagen und Strukturen unterstützt werden.

4 Leitmaßnahmen

Die Optimierung des städtischen Güterverkehrs durch die Kommunen ist eine zentrale Herausforderung der Stadt- und Verkehrsplanung, jedoch auch „Tagesgeschäft“ der Stadtverwaltung. Das gegenwärtige wie auch das zu erwartende Wachstum in der urbanen Logistik führt zu mehr Lieferverkehr und Flächenverbrauch, mehr Störereignissen zwischen ruhendem und fließendem Verkehr und auch zu höheren CO₂-Emissionen. Verkehrs- und Lärmbelastungen in Innenstädten und Wohngebieten durch einen zunehmenden Lieferverkehr aufgrund von Online-Handel, zunehmende Mehrfachfahrten aufgrund von Nicht-Antreffen der Kund*Innen, fehlende Synergien von Logistikanbietern in Liefergebieten sind weitere Herausforderungen, die bei künftigen Planungen zu berücksichtigen sind.

Die Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz hat für die Region Stuttgart daher Leitmaßnahmen mit dem Zielhorizont 2030 entwickelt, die einen Beitrag leisten können, um den Herausforderungen einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen urbanen Logistik zu begegnen. Den Akteuren in der Region wird empfohlen, einzelne Maßnahmen in ihre Entscheidungsprozesse aufzunehmen und in eigener Verantwortung oder gemeinsam mit Projektpartnern umzusetzen. Hierbei sind je nach den Gegebenheiten und möglichen Erfahrungswerten in der Kommune zwischen erfolgsrelevanten und optionalen Handlungsschritten zu differenzieren.

4.1 Leitmaßnahme: Kommunale Logistikbeauftragte in der Region Stuttgart Begründung der Auswahl

Ziel dieser Maßnahme ist es, eine institutionelle Verantwortlichkeit für den Themenbereich Citylogistik und Güterverkehr innerhalb der kommunalen Verwaltungsstrukturen aufzubauen und stärken.

Zentrale Aufgabe einer/s Logistikbeauftragten wird es sein, die an Logistikverkehren beteiligten Akteure, in erster Linie Logistikunternehmen, Stadt, Wirtschaft, Einzelhandel und Verbände zu vernetzen. Die/der Logistikbeauftragte fungiert als „Kümmerer“ und Anlaufstelle für logistische Themen, steuert die Querschnittsmaterie Logistik verwaltungsintern und ist offizieller Ansprechpartner/in nach innen und außen für alle an Logistikthemen beteiligten Akteure. Verwaltungsintern verantwortet die/der Logistikbeauftragte unter der Prämisse der Flächensicherung die Implementierung von Logistikthemen in städtebauliche und planerische Aufgaben z. B. bei Neubauprojekten oder grundlegenden Umgestaltungen von Bestandsquartieren. So ist es eine kommunale Herausforderung, Logistikflächen in der notwendigen Größe und Lage zu sichern und zu akquirieren. Dies können mobile (Mikro-)Hubs im Straßenraum, dauerhaft installierte innerstädtische Umschlagpunkte oder regionale Güterverteilzentren sein, wobei auch auf der Ebene einzelner Gebäude oder Gebäudeensembles (infrastrukturelle) Maßnahmen für die Versorgung der Bürger*Innen und Unternehmen vorgesehen werden können. Die Tätigkeit des/der Logistikbeauftragten zielt dabei aber nicht nur auf die Vorbereitung und Schaffung eines künftigen Zustandes, sondern dient auch der Sicherstellung, dass kleinere und größere konkrete Maßnahmen im Bestand, etwa für (Pilot-)Projekte zur akuten Verbesserung der Rahmenbedingungen in Absprache mit den oben genannten Akteuren umgesetzt werden können.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor, an denen sich die umsetzenden Institutionen orientieren können:

Handlungsschritte	kurzfristig*	mittelfristig*	langfristig*	mögliche Zuständigkeit
Erhebung der Ist-Situation: Welche Kommunen haben bereits Logistikbeauftragte?	●			VRS
Aufgabenbereich für die Funktion „Logistikbeauftragte/r“ definieren	●			VM, IHK
Sensibilisierung von Kommunen für Thema und Personalstelle	●			VM, VRS
Anstoßfinanzierung/Förderung der Region, ggf. des Landes (Personalstelle), vorbehaltlich der Finanzierungszusage	●			Landesregierung, VRS
Klärung der institutionellen Verantwortlichkeit innerhalb der Organisation	●			Kommune, LK
Angemessene Ausstattung mit Haushaltsmitteln sowie Verstetigung dieser für langfristige Sicherung dieser Aufgaben	●	●		Kommune, LK
Regionale Vernetzung der/des Logistikbeauftragten	●	●		IHK, VRS
Anbindung an Gemeinderat/Fachausschüsse	●	●		Kommune, LK
Angebot von Weiterbildungsmöglichkeiten einrichten	●			Städtetag, VRS

Die Wirkung der Leitmaßnahme in Form einer Sensibilisierung wird wie folgt bewertet:

Reduktion CO2-Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
	●	●	●

4.2 Leitmaßnahme: Kampagne/Bewusstseinsbildung zum Thema Logistik in der Region Stuttgart

Begründung der Auswahl

Der Mobilitätsbegriff an sich und der gesellschaftlich wie politisch diskutierte Wandel der Mobilität ist in höchstem Maße personenverkehrszentriert. Die Gütermobilität hierbei nicht in dem ihrer Bedeutung gerecht werdenden Maße zu integrieren, kann den angestrebten Mobilitätswandel zeitlich verlangsamen und in seiner positiven Wirkung auf die Schutzgüter hemmen. Die Flächen und Infrastrukturen, auf denen die Personen- und die Gütermobilität stattfindet, sind überwiegend dieselben, weshalb es eines ganzheitlichen Ansatzes bedarf, wenn Anpassungen für die Mobilität der Zukunft in der Stadt- und Verkehrsplanung diskutiert und umgesetzt werden.

Dadurch steigen die Chancen, Konflikte um die Nutzung von Infrastruktur- und Verkehrsflächen zwischen den verschiedenen Nutzergruppen zu reduzieren oder bestenfalls zu vermeiden.

Ziel dieser Leitmaßnahme ist es, Konsumenten, Unternehmen sowie Entscheidungsträger*Innen in kommunalen Institutionen für die Bedeutung logistischer Verkehre und deren ökologischem Auswirkungen zu sensibilisieren. So sollte ein Bewusstsein über die Kosten und Nutzen der Logistikketten und insbesondere der „vorletzten und letzten Meile“ geschaffen werden. Auch die Ausweisung des ökologischen Fußabdrucks im (Online-) Handel stärkt die Wahrnehmung und letztlich die Wertigkeit der Logistik. Der/die Logistikbeauftragte fördert durch Informationsveranstaltungen, Publikationen, Workshopreihen etc. in Zusammenarbeit mit den Akteuren die institutionelle Verankerung des Themas Logistik in der Region.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor, an denen sich die umsetzenden Institutionen orientieren können:

Handlungsschritte	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	mögliche Zuständigkeit
Sensibilisierung der Verwaltungen und der Gemeinderäte	●			VM, IHK, Kommunen
Schaffung rechtlicher Voraussetzung zur Integration von Logistik in Bauleitplanung/ Handlungsleitfaden mit Entwicklungsschritten und Maßnahmen		●		Landesregierung
Einbeziehung der Handel-/Einzelhandelsverbände	●			VM, Kommunen

„Logistik-Olympiade“: Auszeichnung von Handelsunternehmen für herausragende ökologische Praxis der Lieferlogistik im Stadtzentrum	●			noch offen
Organisation von Informationsveranstaltungen, Logistik-Tagen	●			noch offen
Fortbildungen/Workshops für Unternehmen	●	●		IHK, VRS, Fachverbände

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2-Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
●	●	●	●

4.3 Leitmaßnahme: Logistikkonzepte in der Region Stuttgart

Begründung der Auswahl

Zur Beschleunigung der Verkehrswende ist eine unterschiedliche, Interessen ausgleichende Flächenverteilung hilfreich, die bestenfalls Synergien zwischen mehreren Nutzungen ermöglicht, z. B. indem mehrwertorientierte Mobilitätsschnittstellen zwischen dem Personen- und dem Güterverkehr geschaffen werden. Eine Möglichkeit, dies zu erreichen, sind stadtverträglich gestaltete Mobilitäts-Hubs, über die die Personenmobilität des Umweltverbunds abgewickelt werden, die aber gleichzeitig dazu dienen, „Dinge“ des täglichen Bedarfs (Bäcker, Metzger, Lebensmittel und andere Dienstleistungen) zu integrieren und auch den Empfang und den Versand von Paketen abzuwickeln.

Neben derartigen Mobilitäts-Hubs, die künftig zum Standard in jeder Kommune gehören sollten und einen großen Beitrag zur Quartiers- und Zentrumsentwicklung von Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten leisten können, bieten sich, abhängig von den individuellen Rahmenbedingungen der jeweiligen Kommune, viele weitere kleine, mittelgroße und große Maßnahmen mit unterschiedlicher Eingriffsintensität an, um die Citylogistik zu optimieren.

Um derartige Maßnahmen erfolgreich umzusetzen, bedarf es konkreter Logistikkonzepte, die unter Mitwirkung der verschiedenen Akteure (u. a. Stadtpolitik und -verwaltung, Bürgerinnen und Bürger, Gewerbetreibende) entwickelt werden und die mit klaren inhaltlichen und zeitlichen Vorgaben eine planungssichere Umsetzung sicherstellen. Damit ist eine wesentliche Aufgabe der/des Logistikbeauftragten benannt.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor, an denen sich die umsetzenden Institutionen orientieren können:

Handlungsschritte	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	mögliche Zuständigkeit
Fördermöglichkeiten bei Bund nutzen (Förderrichtlinie „Städtische Logistik“)	●			Kommunen
Konzeptionsförderung durch das Land	●			VM
Modellprojekt: Bündelung von Unternehmensbedarfen	●			VM, IHK, Kommunen
Definition/Ausweisung von Eignungsflächen für Mobilitäts-Hubs und andere City-Logistik-Lösungen	●	●		Kommunen
Einrichtung von Innovationsräumen für Lieferlogistikunternehmen (Reallabor)		●		Uni, Kommunen
Dialog mit Bürgern, Händlern, Lieferanten und Logistikunternehmen	●	●		Kommunen
Flächennutzung für Micro-Hubs planen und ermöglichen	●			Kommunen
Prüfung rechtlicher Rahmenbedingungen (z. B. für Quartierslogistik, förder-technische Instrumente, Bevorzugung klimafreundlicher, emissionsarmer Mobilität), Hinwirken auf Anpassung des Baurechts	●	●		Landesregierung

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2-Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
●	●	●	●

5 Dissenspunkte und Diskussion

- VRS: Tabellen mit Handlungsschritten, Zeitschiene und Zuständigkeiten zu tiefgehend. Ziel ist es, die Leitmaßnahmen und Unterziele dauerhaft zu etablieren, ein Ablaufplan ist nicht notwendig, da die Umsetzung den handelnden Organisationen überlassen ist und nicht den aufgelisteten Handlungsschritten entsprechen muss und die Projektdauer variieren kann. Die Zuständigkeiten wurden in den anderen AGs nicht verteilt, daher sollte sie hier ebenso offengehalten werden.
- Ref. 37, Verkehrsministerium: Eine regelmäßige Erfolgskontrolle der Maßnahmen sollte erfolgen, um die Wirksamkeit prüfen und gewährleisten zu können.
- Abt. 4, Verkehrsministerium: Emissionsfreie Gewerbe- und Logistikstandorte als Modellprojekt

6 Anmerkungen

* Zeithorizont, in der Handlungsschritte umgesetzt werden können:

kurzfristig: 0-2 Jahre; mittelfristig: 3-6 Jahre, langfristig: 7-10 Jahre oder länger

**Erläuterungen:

Reduktion CO2-Emissionen:

Eine Emissionsminderung ist zu erreichen, indem Verkehrsmittel über eine höhere technische Effizienz und, einem geringeren CO2-Ausstoß verfügen. Zudem kann sich das individuelle Fahrverhalten positiv auf den CO2-Ausstoß auswirken. Ökonomische Anreize oder bessere Informationen über CO2-sparsames Verhalten unterstützen die Emissionsminderung

Verkehrsverlagerung:

Durch eine Verlagerung von höher emittierenden Verkehrsmitteln (Lkw, Pkw, Flugzeug) auf weniger stark emittierende Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Fahrrad, Gehen) lässt sich eine CO2-Reduktion erreichen.

Verkehrsvermeidung:

Eine Verringerung des Verkehrsaufwandes als Vermeidungsmaßnahme lässt sich z. B. durch eine geänderte Raumordnung erreichen. Siedlungs- und Infrastrukturen, die kurze Wege zulassen und weniger Verkehr induzieren.

Verkehrsoptimierung:

Verkehrsoptimierung umfasst z. B. die bessere (höhere) Auslastung von Fahrzeugen. Zudem effiziente Routenplanung, Bündelung von Verkehren, Vermeidung von Leerfahrten, Anpassung der Transportfahrzeuge an die Gütermenge. Die Rückwirkung auf die Verkehrsnachfrage sollte dabei beachtet bleiben.

Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Positionspapier

Arbeitsgruppe Klimaschutz, E-Mobilität, Neue Mobilität

November 2020

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Name	Organisation
Werner Hauser	Stadt Göppingen
Dr. Dirk Rothenstein	DB Regio AG - S-Bahn Stuttgart
Joseph Michl	LNV AK Stuttgart
Jörg-Michael Wienecke	Landkreis Göppingen
Ulrich Weber	VDV
Thomas Eisenmann	Landkreis Esslingen
Matthias Knobloch	Stadt Ludwigsburg
Dr. Annette Albers	Verband Region Stuttgart
Dr. Klaus Lönhard	Verband Region Stuttgart
Ella Witowski	VVS
Gesine Kapelle	Handwerkskammer Region Stuttgart
Klaus-Peter Gussfeld	BUND
Dr. Witgar Weber	WBO
Monika Burkard	NVBW
Rainer Kapp	Landeshauptstadt Stuttgart
Silke Drautz	Landeshauptstadt Stuttgart
Michael Hagel	Landeshauptstadt Stuttgart
Dr. Jürgen Görres	Landeshauptstadt Stuttgart
Friedrich Huster	Landeshauptstadt Stuttgart
Philipp Hinger	SSB AG
Alexandra Bading	Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS)
Alexander Koschke	Landkreis Böblingen
Oliver Tuschinski	Stadt Böblingen
Constanze Schmidt-Winter	EnBW

1 Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Der Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart nimmt Bezug auf die im Anschluss an den Mobilitätsgipfel Region Stuttgart 2015 formulierte Abschlusserklärung. In dieser wurden die gemeinsamen Ziele wie die Erhöhung der Zuverlässigkeit und Zukunftsfähigkeit der Mobilität sowie die Einhaltung der Grenzwerte für Luftreinhaltung und der Lärm- und Klimaschutzziele definiert.

Die Ziele des 2019 initiierten Zukunftspaktes Mobilität Region Stuttgart sind es, einen Beitrag zur Verkehrswende in der Region Stuttgart zu leisten sowie das Engagement der beteiligten Akteure ebenso wie laufende und künftige Prozesse sichtbar zu machen. Weiterhin sollen Beiträge zur Zuverlässigkeit und Planbarkeit des Verkehrs sowie zur Gewährleistung der Mobilitäts- und Transportbedürfnisse geleistet werden.

Hierzu formulieren fünf thematische Arbeitsgruppen des Zukunftspaktes jeweils individuelle Leitmaßnahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Region, die einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende 2030 leisten können. Das Positionspapier gibt das mehrheitlich zugestimmte Ergebnis der Arbeitsgruppe und nicht notwendigerweise die politische Zustimmung der beteiligten Leitungsebenen wider.

2 Die urbane Mobilität in der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Maßnahmen zur Eindämmung haben das Mobilitätsverhalten stark verändert: Aus Sorge vor Ansteckungen mieden BerufspendlerInnen den ÖPNV und nutzten plötzlich vermehrt das Auto. Zur Kontaktvermeidung verlagerten sich zudem Einkäufe auf den Onlinehandel, was in der Folge einen gestiegenen Lieferverkehr induzierte.

Allerdings: Viele Menschen stiegen wegen der Infektionsgefahr auf das Fahrrad um. In einigen deutschen Großstädten – so auch in Stuttgart – entstanden Pop-up-Radwege, die für eine Umverteilung der Verkehrsfläche sorgten und dem Radverkehr mehr Platz zustanden. Die Pandemie sorgte dafür, Städte mit zeitweise weniger motorisiertem Verkehr als lebenswerter zu erkennen und gleichzeitig durch diese temporären Maßnahmen Entwicklungen zur Ausweitung des Radverkehrs und allgemein zur Flächenneuverteilung im Straßenraum zu beschleunigen. Es ist das Ziel, aus den Erfahrungen und Entwicklungen der Corona-Pandemie zu lernen und positive Aspekte für die Zukunft aufzugreifen: So haben Maßnahmen wie Homeoffice und eine generell flexiblere Arbeitszeitgestaltung dazu geführt, dass Pendlerverkehre sich verringerten oder sich zeitlich verschoben.

Laut der Studie Mobicor von Juni 2020 ging die Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr im Mai/Juni 2020 auf etwa 60% zurück. Allerdings ist für ein Gelingen der Verkehrswende und zur Verringerung der CO₂-Emissionen die verstärkte Nutzung und der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Umstellung des motorisierten Verkehrs auf emissionsfreie Antriebe notwendig und eine zentrale Herausforderung. Schwerpunkt der in der Arbeitsgruppe erarbeiteten Maßnahmen sind daher diejenigen zur Stärkung der ÖPNV-Nutzung sowie zum weiteren Ausbau der Fahrradinfrastruktur.

3 Ziele der Arbeitsgruppe Klimaschutz, E-Mobilität, Neue Mobilität

Die Arbeitsgruppe befasst sich mit den Themen Klimaschutz, E-Mobilität und Neue Mobilität. Das Land Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen im Verkehr bis 2030 um 40% gegenüber 1990 (gleichbedeutend mit 2010) zu reduzieren. Mit einem Beitrag von 31% an den Gesamtemissionen in Baden-Württemberg ist der Verkehr als einer der wesentlichen Verursacher von Treibhausgasen zu identifizieren. Wenngleich Pkw durch Effizienzsteigerung und schärfere Abgasvorschriften geringfügig klima- und umweltverträglichere

spezifische Emissionsbilanzen aufweisen, hebt das gestiegene Verkehrsaufkommen diese positiven Effekte wieder auf. So sind die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um über 10% gestiegen, was den besonderen Handlungsbedarf verdeutlicht.¹

Vor dem Hintergrund der Ziele des Landes und hinsichtlich der hohen Bedeutung des Individualverkehrs ist daher neben einem verbesserten und verdichteten ÖPNV ein marktdurchdringender Umstieg auf eine emissionsfreie Mobilität notwendig. Die E-Mobilität bietet hierbei den größten Beitrag zu einer klima-, umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätswende und kann zu einer spürbaren Reduktion der Emissionen beitragen. Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es daher, der gestiegenen verkehrlichen Nachfrage und der damit einhergehenden Effekte wie Schadstoffbelastung und CO₂-Emissionen aufgrund steigender Einwohnerzahlen in urbanen Gebieten durch die Verlagerung auf umwelt- und klimaverträglichere Verkehrsmittel zu begegnen. Deren Integration in kommunale Mobilitätskonzepte sowie die Verlagerung auf effizientere Verkehrsmittel sind ein zentraler Beitrag zu einer zukunftsfähigen Verkehrswende in der Region Stuttgart.

4 Leitmaßnahmen

Neben dem Ziel, die CO₂-Emissionen bis 2030 deutlich zu reduzieren, ist es die Aufgabe dieser Arbeitsgruppe, Maßnahmen als Voraussetzung einer Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund oder elektrisch betriebene Fahrzeuge zu identifizieren, um einen Beitrag zu einer klimafreundlichen Verkehrswende in der Region Stuttgart zu liefern.

Die Arbeitsgruppe Klimaschutz, E-Mobilität, Neue Mobilität hat für die Region Stuttgart daher Leitmaßnahmen mit dem Zielhorizont 2030 entwickelt, um den Herausforderungen einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Verkehrswende zu begegnen. Die Leitmaßnahmen kamen dabei durch Mehrheitsbeschluss zustande. Einige AG-TeilnehmerInnen sind der Überzeugung, dass härtere Maßnahmen notwendig sind, um die gesetzten Ziele erreichen zu können. Diese Anmerkungen und etwaige Dissenspunkte sind unter Kapitel 4 aufgeführt.

4.1 Leitmaßnahme: Schaffung gesetzlicher Grundlagen für einen Mobilitätspass

Begründung der Auswahl

Bei einem Mobilitätspass wird in einem Erhebungsgebiet eine verpflichtende Abgabe als Mobilitätsguthaben entrichtet, die Zugang zu einer vergünstigten oder kostenfreien ÖPNV-Nutzung gewährt. Die Maßnahme soll zu einer Verlagerung von Pkw-Verkehren auf den ÖPNV führen und gleichzeitig zur Finanzierung des ÖPNV beitragen. Eine fundierte Wirkungsabschätzung hierzu wird derzeit im Auftrag des Verkehrsministeriums erarbeitet. Die Maßnahme soll die Kosten des ÖPNV nicht nur an die direkten NutzerInnen weitergeben, sondern auch potentielle NutzerInnen an den finanziellen Aufwendungen beteiligen. Durch Verlagerung auf

¹ <https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Monatshefte/20190801>

den ÖPNV sollen die Innenstädte vom Kfz-Verkehr entlastet sowie Lärm, Luftverschmutzung und Stauereignisse verringert werden.

Die Leitmaßnahme zielt darauf ab, für den ÖPNV kalkulierbare Rahmenbedingungen zu schaffen und damit einen zuverlässigen Finanzrahmen. Die in der Corona-Pandemie erheblichen Nachfragerückgänge im ÖPNV und die damit verbundenen Umsatzeinbußen haben die Verwundbarkeit des ÖPNV als eine der Säulen der klimafreundlichen Verkehrswende aufgezeigt. Mit dieser Leitmaßnahme setzt sich die Arbeitsgruppe Klimaschutz, E-Mobilität, Neue Mobilität zum Ziel, eine Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Form einer Rechtsgrundlage den Gebietskörperschaften in der Region Stuttgart zu ermöglichen.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe Klimaschutz, E-Mobilität, Neue Mobilität empfiehlt hierzu beispielhaft folgende Handlungsschritte bis 2030:

Handlungsschritte	kurzfristig*	mittelfristig*	langfristig*
Gesetzliche Grundlage für einen Mobilitätspass schaffen	●		
Weitere Konkretisierung der Ergebnisse der Studie des Verkehrsministeriums zu alternativen ÖPNV-Finanzierungsinstrumenten (Mobilitätspass) auf mögliche Anwendung in LH Stuttgart und Verbundlandkreisen (welche Option aus Studie)	●		
Anreize zu deren Einführung durch das Land setzen	●	●	
Ermittlung Finanzbedarf für weiteren ÖPNV-Ausbau (Investitions-/Betriebskosten) in Region Stuttgart und Diskussion mit politischen EntscheidungsträgerInnen/ Vermeidung von Flickenteppich	●	●	●
Beratungsangebote an Kommunen zur örtlichen Umsetzung	●		
Gesetzgebungsverfahren		●	
Umsetzung/Einführung Mobilitätspass		●	

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO ₂ -Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
●	●	●	

Die Wirkungsintensität hängt indes u. a. stark vom Preisniveau und den Regelungen des Mobilitätspasses, den durch zusätzliche Finanzierungsmittel verbesserten ÖPNV sowie lokalen Gegebenheiten ab.

4.2 Leitmaßnahme: Schaffung 100 klimaneutraler Quartiere und Gewerbegebiete mit Ladeinfrastruktur-Angebot (E-Quartiersgaragen) sowie eines Pilotprojektes

Begründung der Auswahl

In Stadtquartieren stellt sich eine Vielzahl an (verkehrlichen) Ansprüchen der dort lebenden und arbeitenden Menschen. Durch eine integrative Stadt- und Verkehrsplanung sollen gleichsam bauliche wie infrastrukturelle Themen Beachtung finden, um auf diese Weise klimafreundliche Lösungen zu erarbeiten. Das Quartier als (Zwischen-)Ebene von Einzelgebäude und Stadtteil bietet Möglichkeiten für koordinierte technische Lösungen, effiziente und intelligente Flächennutzung und Verringerung des Verkehrsaufwandes unter Beibehaltung der Mobilität durch innovative Lösungen. Ganzheitliche E-Mobilitätslösungen stellen dabei eine wichtige Maßnahme dar, bei der insbesondere Quartiersgaragen – die Sammlung von Fahrzeugen an einem zentralen Ort –, bei denen die E-Mobilität in Form ausreichender Ladepunkte direkt mitgedacht und -geplant ist, eine zentrale Rolle spielen. Gemeinsam mit quartiersbezogenen Sharing-Angeboten dienen Quartiersgaragen als Konzept für weniger Pkw im öffentlichen Straßenraum sowie attraktivere Wohn- und Arbeitsstandorte in verkehrsberuhigten Zonen. Die Reduzierung des Straßenparkraumes und dessen Umnutzung stellt einen Beitrag zur Entspannung der Flächenkonkurrenz dar.

Zu Beginn soll in der Region Stuttgart ein Pilotprojekt hierzu entstehen.

Unabhängig von den 100 konkreten regionalen Projekten ist die Arbeitsgruppe der Auffassung, dass die Landesregierung alle rechtlichen Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten in dem Maße gestalten muss, dass eine zeitnahe und flächendeckende Umsetzung der im Folgenden aufgeführten Handlungsschritte in den Kommunen erleichtert wird.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe Klimaschutz, E-Mobilität, Neue Mobilität empfiehlt hierzu beispielhaft folgende Handlungsschritte bis 2030:

Handlungsschritte	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Schaffung von Rahmenbedingungen: Planung verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen; Reduzierung Stellplatzangebot über Stellplatzschlüssel	●	●	
Ganzheitliche E-Mobilitätslösungen und Ladeinfrastrukturangebot in Quartiersgaragen und sowie flexibler und digitaler Parkraumbewirtschaftung		●	
Schaffung von Mobilitätsalternativen: Carsharing, Leihräder und -roller, Lastenräder	●	(●)	
Vernetzung von Wohnen und Logistik: Paketstationen an zentralen Orten oder bestehenden Wohnanlagen		●	
Verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung, Shared Space, Einrichtung	●	●	

von Tempolimits und LSA-Steuerung			
Integrierung des ÖPNV: Liniennetz, Haltestelldichte, digitale Informationssysteme		●	
Einrichtung von Mobilitätsstationen: Verknüpfung von ÖV, Radverkehr ((Lastenrad-)Abstellanlagen), Fußverkehr (Netzausbau und -verdichtung)	●	●	
Vernetzung der Verkehrsmittel: P+R, B+R	●	(●)	
Einrichtung und Berücksichtigung urbaner Schnellladeparks für E-Mobilität bei der Flächenverteilung und der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen	●		
Skalierbarkeit des Ladeinfrastrukturangebots durch Erweiterbarkeit der Standorte sicherstellen		●	
Modell-/Pilotprojekt		●	

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO ₂ -Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
●	●	●	●

4.3 Leitmaßnahme: Flächendeckendes (Neu-)Bürger Direkt Marketing

Begründung der Auswahl

Zur Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilitätsalternativen ist die direkte Ansprache von BürgerInnen ein geeignetes Instrument. Im Gegensatz zum „klassischen“ Neubürgermarketing, bei dem kürzlich in eine Stadt oder Quartier hinzugezogene Personen über die Möglichkeiten des Umweltverbundes an ihrem neuen Wohnort informiert werden, soll der Fokus nicht ausschließlich auf NeubürgerInnen gelegt werden. Vor allem die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass viele Menschen vermehrt auf das Auto umgestiegen sind. Ziel ist es, über attraktive Angebote sowie unter Berücksichtigung des Themas der verkehrlichen und gesundheitlichen Sicherheit eine Verhaltensänderung herbeizuführen.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe Klimaschutz, E-Mobilität, Neue Mobilität empfiehlt hierzu beispielhaft folgende Handlungsschritte bis 2030:

Handlungsschritte	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Analyse der Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse, des Mobilitätswahlverhaltens sowie der Werte und Einstellungen in der Gesellschaft; Entwicklung zielgruppenspezifischer Kampagnen: Identifizierung von Ziel-	●		

gruppen (GelegenheitsnutzerInnen, BerufspendlerInnen etc.) in Lebensumbruchsphasen (Wohnungswechsel, Geburt eines Kindes)			
Entwicklung und Durchführung aufmerksamkeitsstarker, zielgruppenspezifischer Kampagnen über einen mehrjährigen Zeitraum	●		
Identifizierung weiterer Zielgruppen: Touristen, SchülerInnen/ Studierende, Senioren etc.; zielgruppenspezifische Ansprache	●		
Kooperation mit Verkehrsbetrieben, Mobilitätsanbietern sowie Förderung der Vernetzung der Mobilitätsangebote über alle Ebenen hinweg	●	●	
Erstellung eines NeubürgerInnen-Pakets (Zugang zu Informationen, ggf. Testabonnement für Umweltverbund); Testabos auch für Nicht-NeubürgerInnen	●		
Angebot einer individuellen Mobilitätsberatung	●		
Evaluation/Monitoring für die Vermarktung der Angebote einrichten	●		

Die Wirkung der Leitmaßnahme wird wie folgt bewertet:

Reduktion CO2-Emissionen	Verkehrsverlagerung	Verkehrsvermeidung	Verkehrsoptimierung
●	●	(●)	

5 Dissenspunkte und Diskussionsansätze

- LK Esslingen:
 - Statt der Maßnahme „Schaffung der gesetzlichen Grundlagen für einen Mobilitätspass“ plädiert der LK Esslingen als Leitmaßnahme für die verstärkte Förderung des Wasserstoffs als Signal für die Nutzung von Zukunftstechnologien.
 - Viele (Teil-)Maßnahmen/Handlungsschritte tangieren unmittelbar das kommunale Planungsrecht. Landkreise haben hier nur sehr eingeschränkte Handlungsoptionen.
- Verband Region Stuttgart/ Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH:
 - Leitmaßnahme 4.1: Die verkehrlichen Wirkungen eines Mobilitätspasses hinsichtlich der angestrebten Verlagerungen und Entlastungen, aber auch in Form von Ausweich- und Verdrängungsverkehren und daraus resultierender zusätzlicher Verkehrsleistung sind bislang jedoch noch nicht eingehend untersucht.
 - Leitmaßnahme 4.2: Auf die Formulierung von Handlungsschritten lässt sich verzichten, da sie nicht abschließend sein kann und vielmehr Ausstattungsmerkmale von Quartieren beinhaltet

- Leitmaßnahme 4.3: Handlungsschritte sind vielmehr „Elemente des Marketings“; Die Wirkung der Leitmaßnahme lässt sich nur vermuten
- LH Stuttgart:
 - Die Rechtgrundlage für Pop-up-Radwege ist juristisch wackelig
- LK Böblingen:
 - Der Landkreis Böblingen sieht sich für die Leitmaßnahme 4.1 „Schaffung gesetzlicher Grundlagen für den Mobilitätspass“ nicht zuständig
 - Der Landkreis Böblingen sieht sich bei der Leitmaßnahme 4.2 „Schaffung 100 klimaneutraler Quartiere und Gewerbegebiete mit LIS Angebot (E-Quartiersgaragen) sowie eines Pilotprojektes“ nicht zuständig und aufgrund der kommunalen Planungshoheit keine Möglichkeit eine solche Maßnahme durchzuführen
 - Die Quantifizierung auf 100 klimaneutrale Quartiere ist zu prüfen und wird derzeit vom LK Böblingen als unrealistisch eingeschätzt
 - Der LK Böblingen benötigt für einen Großteil der Handlungsschritte genauere Informationen, um diesen in einem Positionspapier zustimmen zu können
 - Zu Punkt 4.2:
 - Fraglich ist, ob die direkte Ansprache von BürgerInnen ein geeignetes Instrument ist. Hier spielen andere Faktoren, wie Qualität und Dichte der ÖPNV-Verbindungen, Kosten, Zuverlässigkeit etc. eine sehr viel größere Rolle
 - Klärung der Rollen- und Aufgabenverteilung: Von wem werden die BürgerInnen kontaktiert?
 - Zur „Kooperation mit Verkehrsbetrieben, Mobilitätsanbietern“ sollten diese in einem ersten Schritt hinzugezogen werden, bevor weitere Punkte angestoßen werden
- EnBW:
 - Zu Leitmaßnahme 4.2: Die Stadt Stuttgart sollte eine Vorreiterfunktion in der Förderung nachhaltiger Mobilität übernehmen und dabei neben der Ladeinfrastruktur in Quartiersgaragen, urbane Schnellladeparks für die E-Mobilität in der Stadtplanung – baulich und infrastrukturell – berücksichtigen. Insbesondere in urbanen Ballungsräumen hat ein Großteil der Einwohner keinen festen privaten Stellplatz. Damit die E-Mobilität alltagstauglich wird, ist daher der Aufbau urbaner Schnellladeparks notwendig, um kurze Ladezeiten zu erreichen und damit die Akzeptanz zu erhöhen. In der Stadtplanung ist vor allem bei der Flächenverteilung und der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen die Notwendigkeit dieses Ladeinfrastrukturangebots mit zu berücksichtigen

- Zu 4.2: Handlungsschritt „Einrichtung und Berücksichtigung urbaner Schnellladeparks für E-Mobilität bei der Flächenverteilung und der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen“ ist bei der Umsetzung zu berücksichtigen
- Stadt Böblingen:
 - zu Punkt 4.2: Shared Space in Handlungsschritten streichen
 - zu Punkt 4.2: Die Einrichtung von urbanen Schnellladeparks wird kritisch gesehen. Vielmehr sollen Lademöglichkeiten an bereits vorhandene Nutzungen mit privaten Tiefgaragen und großen Parkplatzflächen (Supermärkte, Möbelhäuser etc.) bzw. beim Arbeitgeber angeknüpft werden.

Wie unter Kapitel 4 erwähnt, sind einige TeilnehmerInnen der Arbeitsgruppe der Überzeugung, dass härtere Maßnahmen notwendig sind. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können eine Grundlage für weitergehende Ziele darstellen. Diese sind im Folgenden aufgeführt.

- Landesnenschutzverband AK Stuttgart:
 - zu Punkt 2: Die formulierten Ziele des Zukunftspaktes sind generell zu wenig ambitioniert und völlig veraltet. Die Bundesregierung hat sich generell bis 2030 das Ziel von 55 % Emissionsminderung gesetzt. Dem muss sich auch der Verkehrssektor unterordnen.
 - zu Punkt 1: Das Auto, aber auch der Öffentliche Verkehr haben den kleinräumigen Einzelhandel zerstört, nicht der Online-Handel. Durch den Onlinehandel geht es derzeit für die großen Verbrauchermärkte als Profiteure des Ladensterbens um die Existenz.
 - Aufgrund von Flächen- und Ressourcenverbrauch ist der Öffentliche Verkehr nicht per se umweltfreundlich
 - Hauptstärke des ÖV: hinreichender Besetzungsgrad, hohe Geschwindigkeiten, weite Distanzen bei vertretbarem Ressourcenverbrauch. ÖV ist sinnvoll, wenn er MIV ersetzt.
 - Förderung des ÖV muss mit Restriktionen für den MIV gekoppelt werden
 - Forderung des LNV: O-Busse für Stuttgart
 - zu Punkt 4.1: Forderung der Umsetzung der Leitmaßnahme in Stuttgart sowie Ausrollen auf alle Städte der Region mit über 30.000 EinwohnerInnen
 - zu Punkt 4.3: Leitmaßnahme nutzt nichts, wenn keine zwingenden gesetzlichen Vorgaben gemacht werden
 - Grundsätzlich plädiert der LNV für die Maßnahme „Entschleunigung“ im Positionspapier: Wirksamste Maßnahme zur Senkung der CO₂-Emissionen des Verkehrs mit

positiven Folgeerscheinungen (Sicherheit, Lärmreduzierung, Abgasreduzierung, Flächenverbrauch, Verkehrsmittelwahl)

- BUND:
 - zu Punkt 4.2: Ein Pilotprojekt in der Region Stuttgart ist zu wenig. Vor dem Hintergrund, dass Pilotprojekte bereits bundesweit in der Umsetzung begriffen sind und insgesamt 100 Projekte in der Region bis 2030 gefordert sind, ist hier ein deutlich höheres Ambitionsniveau anzusetzen

6 Erläuterungen

** Zeithorizont, in dem Handlungsschritte umgesetzt werden können:*

kurzfristig: 0-2 Jahre; mittelfristig: 3-6 Jahre, langfristig: 7-10 Jahre oder länger

***Erläuterungen:*

Reduktion CO2-Emissionen:

Eine Emissionsminderung ist zu erreichen, indem Verkehrsmittel über eine höhere technische Effizienz und, einem geringeren CO2-Ausstoß verfügen. Zudem kann sich das individuelle Fahrverhalten positiv auf den CO2-Ausstoß auswirken. Ökonomische Anreize oder bessere Informationen über CO2-sparsames Verhalten unterstützen die Emissionsminderung

Verkehrsverlagerung:

Durch eine Verlagerung von höher emittierenden Verkehrsmitteln (Lkw, Pkw, Flugzeug) auf weniger stark emittierende Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Fahrrad, Gehen) lässt sich eine CO2-Reduktion erreichen.

Verkehrsvermeidung:

Eine Verringerung des Verkehrsaufwandes als Vermeidungsmaßnahme lässt sich z. B. durch eine geänderte Raumordnung erreichen. Siedlungs- und Infrastrukturen, die kurze Wege zulassen und weniger Verkehr induzieren.

Verkehrsoptimierung:

Verkehrsoptimierung umfasst z. B. die bessere (höhere) Auslastung von Fahrzeugen. Zudem effiziente Routenplanung, Bündelung von Verkehren, Vermeidung von Leerfahrten, Anpassung der Transportfahrzeuge an die Gütermenge. Die Rückwirkung auf die Verkehrsnachfrage sollte dabei beachtet bleiben.