NAMOREG

Nachhaltige Mobilität in der Region Stuttgart

Pilotprojekte für das Land

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

NEUE MOBILITÄT
bewegt nachhaltig

INHALTSVERZEICHNIS

3 Einleitung

4 Wie wird Baden-Württemberg zur Pionierregion für nachhaltige Mobilität?

5 Mustergültige Mobilität auf Knopfdruck

6 Baden-Württemberg lädt nach

7 Flächendeckende Versorgung mit Echtzeitinformationen im ÖPNV

8 Elektronische Verkehrsauskunft Baden-Württemberg (EVA-BW)

10 Park + Ride – ein Baustein eines intermodalen Mobilitätssystems in der Region Stuttgart

11 Vernetzte E-Bike-Anschlussmobilität an Bahnhaltepunkten in der Region Stuttgart

12 NAVIGAR – Verkehr nachhaltig und effizient lenken

13 e-Bürgerbus

14 Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

16 Mit regionalen Expressbussen nachhaltige Mobilität gestalten

17 Nachhaltig Mobiler Stadtteil Gmünder Sonnenhügel

18 Neue Mobilität bewegt nachhaltig

EINLEITUNG

Auf dem Weg zur Nachhaltigen Mobilität

„Wir wollen in der Region Stuttgart nachhaltige Mobilitätskonzepte erproben, um einen Beitrag für das Land auf dem Weg zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität zu leisten“

… so lautet die ambitionierte verkehrspolitische Zielsetzung des Programms „Nachhaltig mobile Region Stuttgart“ (NAMOREG). Dieses Programm soll dazu beitragen, eine dauerhaft tragfähige, umweltgerechte, wirtschaftlich erfolgreiche und sozial ausgewogene Entwicklung im Verkehrssektor mitzugestalten.

Der Klimaschutz ist eine zentrale Herausforderung. Die Mobilitätsentwicklung muss hierzu einen relevanten Beitrag leisten, denn rund ein Drittel des klimaschädlichen CO_2-Ausstoßes kommt in Baden-Württemberg aus dem Verkehrssektor.

Wir stellen uns großen Herausforderungen:
- Die umweltverträglichen Bahnen und Busse sowie das Radfahren und zu Fuß gehen müssen größere Anteile des Verkehrs übernehmen.
- Verkehrsträger müssen noch besser vernetzt werden.
- Eine zukunftsorientierte und nachhaltige Raum- und Stadtplanung trägt dazu bei, Wege zu verkürzen. Sie unterstützt die Ziele einer nachhaltigen Mobilität, reduziert den Flächenverbrauch und befördert die Energiewende.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg bewilligte in den Jahren 2011 bis 2015, in Abstimmung mit dem Verband Region Stuttgart und der Landeshauptstadt Stuttgart, sieben Millionen Euro für Pilotprojekte. Die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger wird gesichert, zudem erfolgt gleichzeitige eine Reduzierung von Lärm, Luftverschmutzung und Flächenverbrauch.

Baden-Württemberg ist auf einem guten Wege zur Pionierregion für nachhaltige Mobilität. Es bleibt allerdings auch noch einiges zu tun.

Wie wird Baden-Württemberg zur Pionierregion für nachhaltige Mobilität?

Nachhaltige Mobilität ist mehr als Verkehrspolitik

Auf dem Weg zur Pionierregion für nachhaltige Mobilität ist es für Baden-Württemberg ein zentrales Ziel, die Mobilitätsbedürfnisse breiter Bevölkerungsgruppen in Zukunft in einer umweltverträglichen Weise zu gewährleisten. Zusätzlich sind auch die Mobilitätsbedürfnisse der im heutigen Verkehrssystem benachteiligten Bevölkerungsgruppen zu erfüllen. So sind z. B. Kinder in Städten oder ältere Menschen im ländlichen Raum zum Teil erheblich in ihrer Mobilität eingeschränkt.

Mehr Mobilität bei weniger Verkehr

Das Konzept einer nachhaltigen Mobilität geht nicht von Verkehrsmitteln, sondern von den Bedürfnissen der Menschen aus, die einen Ortswechsel erforderlich machen. Durch den Begriff „Mobilität" wird deutlich, dass nicht in jedem Fall mehr Verkehr zu besser befriedigten Bedürfnissen führt, sondern häufig mehr Bedürfnisse mit dem gleichen Verkehrsaufwand zufriedengestellt werden können. Zu denken ist etwa an den Effekt von Fahrgemeinschaften. Mitunter ist sogar mehr Mobilität bei weniger Verkehr möglich. Hier ist z. B. an eine wohnortnahe Versorgung zu denken, die Einkaufsmöglichkeiten auf kurzen Wegen erreichbar macht.

Mit dem Ansatz der nachhaltigen Mobilität sind vier Leitbilder verbunden, die den Prozess überschreiben, Baden-Württemberg zur Pionierregion nachhaltiger Mobilität umzugestalten.

Nachhaltige Mobilität – nutzt die beste Technik und vernetzt alle Verkehrsmittel

1

Nachhaltige Mobilität – ist Motor für Beschäftigung und Innovation

2

Nachhaltige Mobilität – steht in Einklang mit Mensch und Umwelt

3

Nachhaltige Mobilität – stärkt die Lebensqualität in unseren Siedlungen

4

Mustergültige Mobilität auf Knopfdruck

APP
MOBILITÄTS RECHNER
neue-mobilitaet-bw.de

Nachhaltige Mobilität beginnt im Kopf

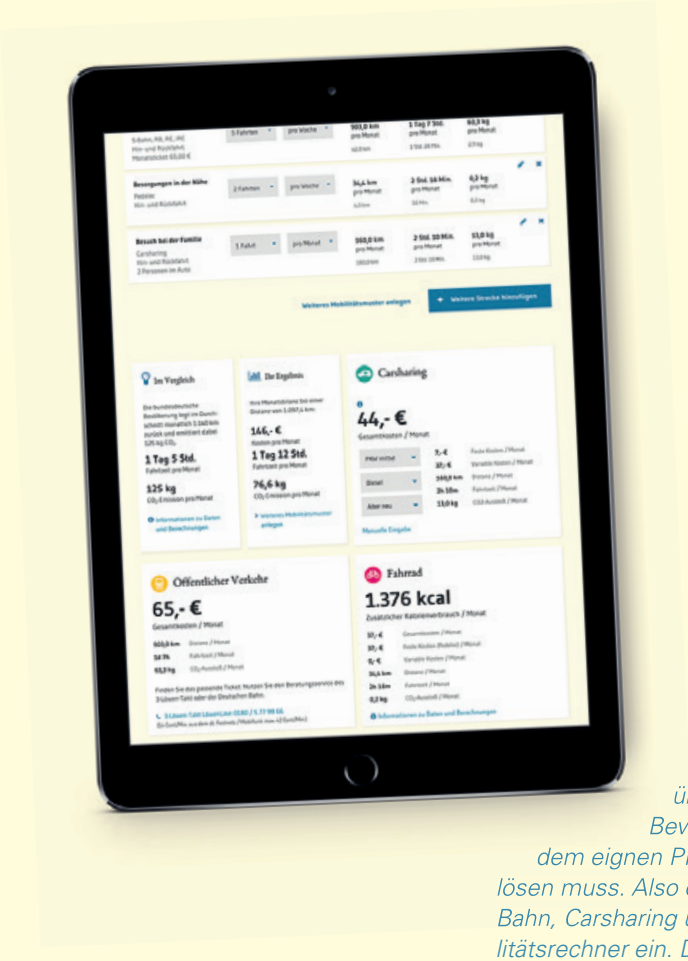
Bevor aktive, emissionsarme und flexible Mobilität Wirklichkeit wird, müssen die Menschen von den konkreten Vorteilen nachhaltiger Mobilität überzeugt werden. Oft legt man z. B. den täglichen Weg zur Arbeit schneller mit dem Rad als mit dem eigenen PKW zurück und spart dabei noch bares Geld. Manchmal ist aber auch der eigene PKW sinnvoll. Der Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln ist die Lösung. Nur was ist die individuell beste Mischung?

Hier kann der im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur entwickelte Mobilitätsrechner weiterhelfen, denn ohne belastbare Zahlen ist der Nutzen nachhaltiger Mobilität nicht unmittelbar einsichtig. Der Rechner zeigt individuelle Mobilitätsmuster auf und macht sie auf diese Weise vergleichbar. Der Rechner stellt damit die erste Anwendung dar, die in einer solch zusammenhängenden Weise die Parameter individueller Mobilität vergleich- und sichtbar macht.

Die Anwendung kann natürlich keine für alle Menschen gültigen Lösungen errechnen. Dafür sind Menschen und ihre Mobilitätsbedürfnisse zu unterschiedlich. Aber die Möglichkeiten sind vielfältig und warten darauf, mit dem Mobilitätsrechner verglichen zu werden. Damit bietet der Mobilitätsrechner eine hervorragende Unterstützung für die eigene Entscheidung.

Alle Verkehrsträger sollten in Betracht gezogen werden, um die Menschen an ihr Ziel zu bringen.

Laden Sie sich noch heute die App im Play- bzw. im Apple-Store herunter oder greifen Sie online unter **https://rechner.neue-mobilitaet-bw.de/** auf den Rechner zu.



Mobilitätsverhalten 1

Monatsbilanz bei einer Distanz von 1.011,4 km

475,- €
Kosten pro Monat

1 Tag 3 Std.
Fahrzeit pro Monat

211,9 kg
CO_2-Emission pro Monat

Mobilitätsverhalten 2

Monatsbilanz bei einer Distanz von 1.097,4 km

146,- €
Kosten pro Monat

1 Tag 12 Std.
Fahrzeit pro Monat

76,6 kg
CO_2-Emission pro Monat

Ein Beispiel?

Person A fährt fünf Mal pro Woche zur Arbeit, besucht ein Mal im Monat die Familie und macht zwei Mal pro Woche Besorgungen in der Nähe. Dafür kommt immer der eigene PKW zum Einsatz. Dann überlegt sich A: Geht das nicht auch anders? Der Bahnhof ist nicht weit, Bewegung kommt leider auch oft zu kurz und immer öfter steht neben dem eignen PKW ein Carsharing-Fahrzeug, das noch nicht einmal einen Parkschein lösen muss. Also entschließt sich A für die gleichen Strecken andere Verkehrsmittel – die Bahn, Carsharing und ein Pedelec zu nutzen. Die beiden Muster gibt A dann in den Mobilitätsrechner ein. Das Ergebnis: Bei ca. 1.000 zurückgelegten Kilometern im Monat spart A 329 Euro, stößt nur ein Drittel CO_2 aus und kann dank Carsharing die Einkäufe bequem bis zur Haustür fahren.

Baden-Württemberg lädt nach

Mit dem Projekt LIS 2.0 werden ausgewählte Ladestationen der ersten Forschungsgeneration ausgetauscht, um sie durch leistungsfähigere und bedienungsoptimierte Modelle zu ersetzen.

Neue Mobilität verwendet die beste Technik. Die Elektromobilität hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte bei Antrieben, Batterien und der Ladeinfrastruktur gemacht. Die Menschen im Land müssen jetzt vermehrt davon profitieren und so das Potenzial einer elektromobilen Zukunft kennenlernen. Deswegen unterstützt das Land Baden-Württemberg die EnBW bei der Erneuerung der schon bestehenden Ladeinfrastruktur. 80 Prozent der Fahrten mit dem eigenen PKW sind kürzer als 40 Kilometer und mit einem dichten Netz von Ladepunkten können die sich ergebenden Standzeiten für den Ladevorgang genutzt und elektrische Fahrzeuge ohne Probleme in den Alltag integriert werden. Der Einsatz der fortschrittlichsten und effektivsten Technik ist neben einer flächendeckenden Verfügbarkeit von Ladepunkten entscheidend für die Umsetzung der Elektromobilität in Baden-Württemberg. Die Einschränkung der begrenzten Reichweite von Elektrofahrzeugen lässt sich dadurch aktiv überwinden.

Die verbesserte Technik macht das elektrische Fahren noch attraktiver, da sich der Ladevorgang erheblich vereinfacht. Die bisher eingesetzten elektrisch verriegelten Ladeklappen machen Platz für neue offene Ladeklappen. Dies führt dazu, dass die Nutzerinnen und Nutzer ihr Fahrzeug intuitiv richtig an die Ladesäulen anschließen können. Mit an den Ladesäulen angebrachten detaillierten Ablaufbeschreibungen ist der Ladevorgang zudem unmittelbar und schnell zu erfassen. Schließlich informieren LED-Anzeigen über den Fortschritt des Ladeprozesses. Die Ladesäulen sind durch eingebaute Remotefähigkeit extern zugänglich und per Smartphone steuerbar.

Im Projekt LIS 2.0 werden insgesamt ca. 100 Ladestationen gegen Ladestationen mit Typ 2-Stecker (europaweiter Standard) ausgetauscht. 2016 werden außerdem 5 DC-Schnellladestationen mit 50 kW-Ladeleistung aufgebaut.

Flächendeckende Versorgung mit Echtzeitinformationen im ÖPNV

Maßgeschneiderte Softwarelösungen ermöglichen es allen Verkehrsunternehmen im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) sowie im Filsland-Mobilitätsverbund (FMV) sogenannte Echtzeitdaten zu generieren. Dazu ist es erforderlich, den aktuellen Standort eines jeden Fahrzeugs zu erfassen und mit dem Soll-Fahrplan zu vergleichen. Gleichzeitig werden die bestehenden Echtzeitsysteme aller Verkehrsunternehmen in einer Datendrehscheibe vernetzt.

Auskunftsapp „VVS mobil"

Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger

Fahrgäste des ÖPNV erhalten stets aktuelle Informationen zur Verkehrslage im ÖPNV. Wichtigstes Medium ist dabei die App „VVS mobil". Durch die Vernetzung der Echtzeitsysteme wird die unternehmensübergreifende Anschlussinformation und -sicherung auch im Störungsfall verbessert. Somit können Fahrgäste die optimale Reisekette mit allen Verkehrsmitteln im VVS permanent abrufen.

Nutzen für die Region und die Kommunen

Dem Verkehrsverbund liegen alle Informationen zum aktuellen Verkehrsgeschehen in seiner Region in Echtzeit vor. Dies betrifft sowohl die aktuelle Betriebslage aller ÖPNV-Fahrten als auch Meldungen zu Störungen. Da alle Informationen gebündelt beim Verkehrsverbund eingehen, können diese zentral an alle Ausgabekanäle ausgegeben werden, u. a. auch an dynamische Fahrgastinformationsanzeiger. Die Daten können auch zur Verkehrsplanung genutzt werden, z. B. um die Notwendigkeit einer Signalbeeinflussung durch den Bus nachzuweisen.

Das Projekt

Die Umsetzung des Projekts erfolgte über mehrere Projektbausteine. Die wichtigsten Bausteine waren:

Mandantenfähige RBL-Systeme: Für kleine und mittelständische Verkehrsunternehmen bedeutet der Aufbau eines eigenen rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) einen zu hohen finanziellen, personellen und organisatorischen Aufwand. Daher stellt der VVS mandantenfähige RBL-Systeme zur Verfügung, in die die Verkehrsunternehmen eingebunden werden. Gleichzeitig sind Busunternehmen der DB AG Mandanten in einem konzernweiten RBL-System, welches Echtzeitdaten an die regionale Datendrehscheibe des VVS überträgt.

Störungsinformation mit einem Ereignis-Management-System: Bei größeren Störungen wie Unfällen, Schäden an Fahrzeugen bzw. der Strecke oder Streiks stößt die Information mit Echtzeitdaten an ihre Grenzen. Um gerade in diesen Fällen unternehmensübergreifend gute und aussagekräftige Informationen an die Fahrgäste weiterzureichen, stellt der VVS zur Eingabe von Störungsmeldungen allen Verkehrsunternehmen ein einheitliches und einfacher zu bedienendes online-basiertes System zur Verfügung.

Fahrgastinformationsmedien: Nach dem enormen Erfolg der Auskunftsapp „VVS mobil" für die Betriebssysteme iOS und Android wurde im Projekt die offizielle App für den ÖPNV auch für das Betriebssystem Windows 8.1 umgesetzt. Dank flächendeckender Echtzeit ist es möglich, die Positionen der Fahrzeuge live in einer Karte darzustellen. Das Angebot mit integrierten Echtzeitdaten in der Fahrplanauskunft wird hervorragend angenommen: Über 1,3 Millionen Fahrtauskünfte werden von den Bürgerinnen und Bürgern der Region Stuttgart täglich im VVS abgerufen.

→ **KONTAKT**

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
Rotebühlstraße 121 · 70178 Stuttgart

Anke Beckert
T 0711 66 06 21 30
M beckert@vvs.de

www.vvs.de

Elektronische Verkehrsauskunft Baden-Württemberg (EVA-BW)

Die Elektronische Verkehrsauskunft Baden-Württemberg EVA-BW bietet Echtzeit-Routing für Bus, Bahn und Auto. Für Nutzerinnen und Nutzer des Individualverkehrs werden zusätzlich und in Echtzeit Informationen zu Verkehrslage und Parken bereitgestellt. Darüber hinaus sind Informationen zu Car- und Bikesharing geplant.

Multimodale elektronische Verkehrsauskunft

Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger

Die Elektronische Verkehrsauskunft Baden-Württemberg EVA-BW erleichtert den Vergleich zwischen Öffentlichem Verkehr und Individualverkehr unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrslage und bietet Hilfestellung zur Nutzung von P+R.

Nutzen für die Region und die Kommunen

Das Portal zeigt Alternativen zum Individualverkehr auf unter Berücksichtigung von Straßenverkehrslage, Parkmöglichkeiten, P+R, Car- und Bikesharing sowie der Kosten.

Das Projekt

Im Rahmen des Projektes wurde für den Ballungsraum Stuttgart eine multimodale echtzeitfähige Mobilitätsplattform für den Individualverkehr (IV) und Öffentlichen Nahverkehr (ÖV) auf Basis des landesweiten Fahrplanauskunftssystems EFA-BW aufgebaut. Die verschiedenen Services der Mobilitätsplattform können sowohl über eine Website, als auch mit Hilfe von mobilen Applikationen (smartphones) für Android und iOS abgerufen werden.

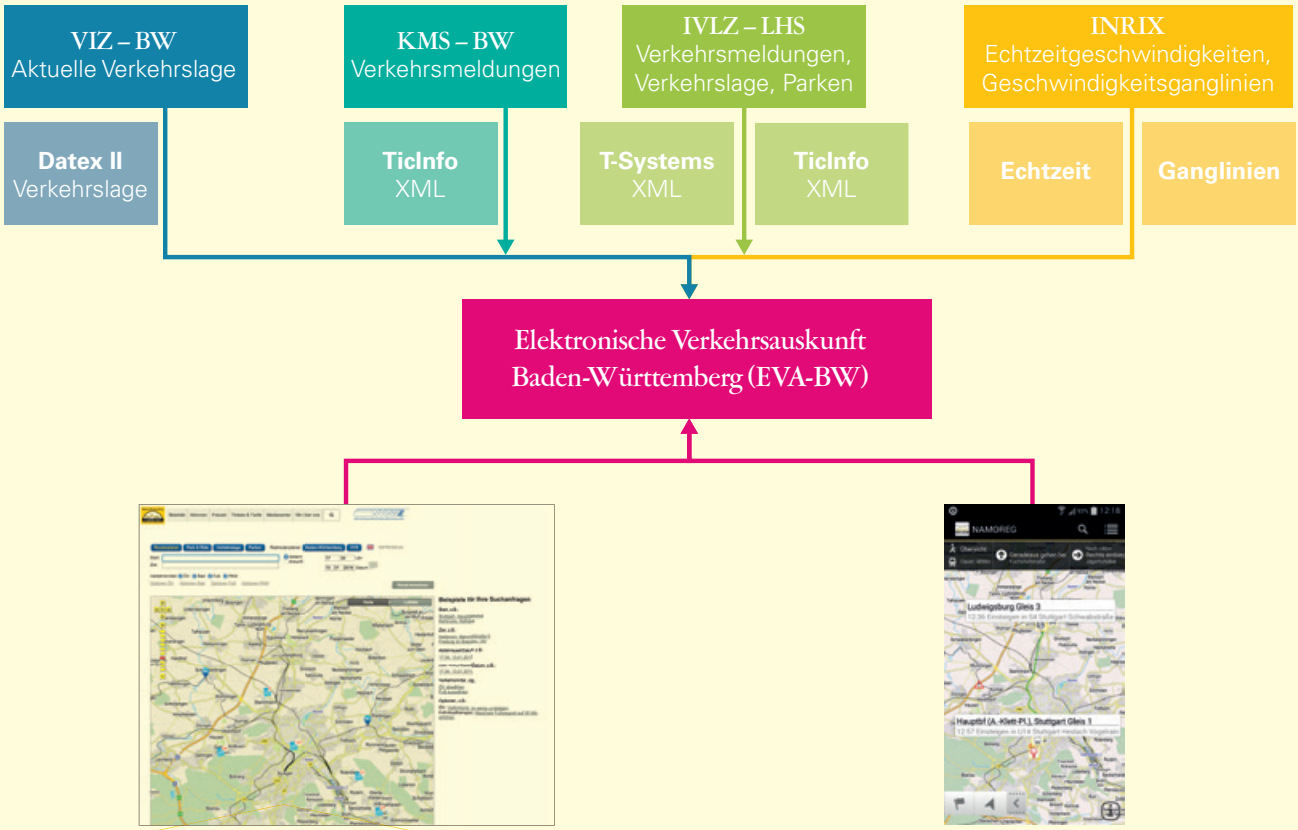
Die Verkehrslage für das regionale und überregionale Straßennetz wird für das Gebiet der Region Stuttgart aus verschiedenen Informationsquellen erstellt. Die so ermittelte, aktuelle Verkehrslage wird in einer Kartenansicht dargestellt, die sowohl über die Website als auch über die mobilen Apps abrufbar ist. Neben der aktuellen Verkehrslage werden auch die Verkehrsmeldungen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg und der Landeshauptstadt Stuttgart auf der Karte angezeigt.

Die aktuelle Auslastung der Parkhäuser im Stadtgebiet Stuttgart wird von der integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart bereitgestellt. Auch der Trend der Auslastung für die kommenden 15 Minuten wird berücksichtigt.

Diese Informationen werden neben statischen Informationen zu Parkplätzen, Parkhäusern und P&R-Standorten in Echtzeit in der Karte eingeblendet und ermöglichen eine Abschätzung der verfügbaren Parkmöglichkeiten.

Für Fußweg- und KFZ-Routen kommt der dynamische Routing-Algorithmus für den Individualverkehr (IV) des Auskunftssystems zum Einsatz. Dieser ermöglicht es, Geschwindigkeitsganglinien, Verkehrsmeldungen und die aktuelle Verkehrslage in die Routenberechnung einfließen zu lassen. Bei Routen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) wird die Elektronische Fahrplanauskunft des 3-Löwen-Takt EFA-BW herangezogen.

Echtzeitdaten IV



Dadurch werden bei der Berechnung der besten Fahrmöglichkeiten Echtzeit-Meldungen über Verspätungen automatisch berücksichtigt. Störungsmeldungen der NVBW sowie weiterer ÖV-Partner und der angeschlossenen Verbünde (VVS, KVV, VRN) werden in der Fahrtbeschreibung ausgegeben. Auch die Kosten für die vorgeschlagene Fahrt sind innerhalb der Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg weitgehend verfügbar.

Neben den monomodalen Routen für IV und ÖV können mit Hilfe der Elektronischen Verkehrsauskunft Baden-Württemberg EVA-BW auch P+R-Routen geplant werden. Nach der Eingabe von Start und Ziel wählen Nutzerinnen und Nutzer auf der interaktiven Karte im Web ihren favorisierten P+R-Parkplatz aus. Das Auskunftssystem berechnet in einem nächsten Schritt die entsprechende intermodale Reisekette und stellt die Route sowohl in Textform als auch als Wegverlauf auf der interaktiven Karte dar. Für den App-Nutzer findet das Auskunftsportal automatisch den besten P+R-Parkplatz zum Startort und berechnet ohne Zwischenschritt die entsprechende Route.

Bereits in der Realisierung befindet sich die Integration der Routingfunktion für Fahrradnutzerinnen und -nutzer. Diese wird in den nächsten Monaten freigeschaltet.

Weitere Informationen zu Standorten von Leihfahrrädern und Carsharing-Fahrzeugen werden Zug um Zug integriert.

→ **KONTAKT**

NVBW- Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11 · 70182 Stuttgart

Harald Bender
T 0711 239 91 0
M bender@nvbw.de

www.namoreg.efa-bw.de

Park + Ride – ein Baustein eines intermodalen Mobilitätssystems in der Region Stuttgart

Das Projekt untersucht und optimiert die Schnittstelle zwischen Pkw-Fahrten und der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger

Die Menschen in der Region nutzen zunehmend unterschiedliche Verkehrsmittel für ihre täglichen Wege, aber auch für Fahrten in der Freizeit oder zum Einkaufen. Daraus ergibt sich der Wunsch, aktuelle Informationen zur Verkehrslage zu bekommen, um situativ und „jetzt" das geeignete Verkehrsmittel zu wählen. Gefordert sind also zum einen Fahrplan- und Istzeit-Informationen von Bahnen und Bussen, wie sie in der Region Stuttgart weitgehend bereits vorhanden sind. Um den Wechsel vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel zu unterstützen, sind zum anderen verlässliche Angaben über die Belegung von P+R-Anlagen notwendig. Im Sinne von Autofahrerinnen, Autofahrern und Fahrgästen setzt der Verband Region Stuttgart mit diesem Pilotprojekt an, bei dem aktuelle Daten zur P+R-Belegung erhoben und angezeigt werden. Diese zuverlässigen Informationen über die Verfügbarkeit von P+R-Kapazitäten motivieren dazu, das Auto abzustellen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterzufahren.

Nutzen für die Region und die Kommunen

Die aktuellen Angaben zur Auslastung von P+R-Anlagen vervollständigen das System der intermodalen Verkehrsauskunft. Damit lässt sich deren Auslastung über kommunale Grenzen hinweg besser steuern. S-Bahnen, die im Zwischentakt fahren und deshalb nicht von Zubringerbussen angebunden werden, verfügen oft noch über viele freie Plätze. Auch hier lässt sich eine bessere Auslastung erreichen, wenn Autofahrerinnen und -fahrer P+R-Plätze ansteuern können, die noch freie Stellplätze haben. Es handelt sich um ein Pilotprojekt, dessen technische Anwendung sich auf andere Städte und Gemeinden in der Region Stuttgart übertragen lässt.

Das Projekt

Das Projekt umfasst drei Bausteine, die einander ergänzen und an verschiedenen Aspekten des Systems P+R ansetzen.

(1) Zur Schaffung einer umfassenden Basis von P+R-Daten hat der Verband Region Stuttgart eine Verkehrserhebung „Zugangsbefragung und intermodaler Umstieg" ausgeschrieben und beauftragt. An 99 Bahnstationen wurden im Oktober und November 2015 ganztägig Fahrgastbefragungen durchgeführt. Erstmals wurden an all diesen Stationen intermodale Informationen über die P+R-Anlagen, Fahrradabstellanlagen aber auch bereits vorhandene E-Ladestationen nach gleichem Standard erhoben. Diese Erkenntnisse werden mit den Ergebnissen der Fahrgastbefragung über die Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Bahnhof zusammengeführt.

(2) Kernstück ist die Erfassung von Echtzeitbelegungsdaten auf P+R-Plätzen als Teil eines Pilotprojektes. Für die Stationen entlang der S2 nach Schorndorf und der S3 nach Backnang soll die aktuelle Auslastung erfasst werden und die Information darüber in Mobilitätsplattformen z. B. über die Reiseauskunft des VVS bereit gestellt werden. Die Echtzeitinformation über P+R, die im Frühsommer 2016 zur Verfügung stehen wird, ermöglicht es den Reisenden, ihre Mobilität aktuell intermodal zu organisieren.

(3) Darüber hinaus ist vorgesehen, die Anwendung der polygoCard für P+R zu erproben. Damit könnten Information, Buchung und Bezahlung in einem Medium zusammengeführt werden.

P+R-Informationen in Echtzeit

© VRS

→ **KONTAKT**
Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Dr. Annette Albers
T 0711 227 59 53
M albers@region-stuttgart.org
www.region-stuttgart.org

Verband Region Stuttgart

NETZ-E-2-R

Vernetzte E-Bike-Anschlussmobilität an Bahnhaltepunkten in der Region Stuttgart

Das Projekt „Netz-E-2-R“ steht für vernetzte Elektro-2-Rad-Mobilität für Pendlerinnen und Pendler. Hierbei geht es um Mobilität für die letzte Meile, also den Weg zwischen Bahnstation und zu Hause.

MOBILITÄT FÜR DIE LETZTE MEILE.

Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger

E-Bike-Stationen an ausgewählten Bahnhaltepunkten erweitern das Angebot der Anschlussmobilität am Bahnhof und ermöglichen besonders Berufspendlerinnen und -pendlern eine umweltfreundliche und individuelle Alternative zum Auto.

Nutzen für die Region und die Kommunen

Mit dem Aufbau eines gemeinsamen interkommunalen Fahrradverleihsystems wird die Vernetzung von Städten und Gemeinden in der Region Stuttgart nachhaltig vorangebracht.

Gleichzeitig wird der öffentliche Personennahverkehr durch das Angebot einer Weiterfahrt mit dem Pedelec ergänzt und umweltfreundliche Verkehrsmittel intelligent vernetzt.

Das Projekt

Im Rahmen von „Netz-E-2-R“ wird an Bahnhöfen in bis zu 14 Kommunen eine E-Bike-Station mit jeweils zehn Pedelecs zum Ausleihen eingerichtet – gefördert aus dem Programm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ des Verbands Region Stuttgart (VRS) in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS).

Das Konzept, das auch das Unterstellen privater E-Bikes ermöglicht, ist in Deutschland bislang einzigartig. Die Station ist ganzjährig rund um die Uhr mit dem VVS-Mobilpass und der polygoCard nutzbar. Ein besonders niedriger Nachttarif ermöglicht es Berufspendlerinnen und -pendlern, Leih-Pedelecs am Abend mit nach Hause zu nehmen und am nächsten Morgen wieder damit an den Bahnhof zu fahren.

Im Rahmen des Projekts wurden zwei Standardbauweisen (Stahlbau und Holzbau) für die Stationen entwickelt, die auf Grundlage des Feedbacks der Kommunen und Nutzer laufend optimiert wurden. Das modulare Konzept für die Ausstattung der Stationen ermöglicht im Vollausbau mit einer Fotovoltaik-Anlage auf dem Dach und einem Pufferspeicher einen nahezu energieautarken Betrieb. Die Station in Holzbauweise ist durch ihre kostengünstige Versetzbarkeit auch flexibel einsetzbar.

In allen Stationen kommt ein Pedelec zum Einsatz, das im Rahmen des Projekts eigens für den Ausleihbetrieb entwickelt wurde. Das robuste Zweirad, das sich beim Andocken an die Halterung selbstständig lädt, ist eine wichtige Voraussetzung für den Rund-um-die-Uhr-Betrieb.

Die Vernetzung der Stationen ermöglicht die ganzjährige „Einwegausleihe“, so dass eine Rückgabe der Pedelecs auch an den anderen Stationen möglich ist. Dies erhöht die Attraktivität für touristische Tagesnutzerinnen und -nutzer.

→ KONTAKT

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg, Geschäftsstelle
„Nachhaltig mobile Region Stuttgart“ (NAMOREG)
Hauptstätter Straße 67 · 70178 Stuttgart

Rainer Gessler
T 0711 231 56 61
M rainer.gessler@mvi.bwl.de
www.e-bike-stationen.de

ebikestation

NAVIGAR – Verkehr nachhaltig und effizient lenken

© Fotolia – industrieblick

Das Projekt NAVIGAR (Nachhaltige Verkehrssteuerung mit integrierter Navigation in der Region Stuttgart) steht für die Vernetzung von kommunalem Verkehrsmanagement und Navigationslösungen privater Anbieter.

VERKEHR NACHHALTIG UND EFFIZIENT LENKEN

Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger

NAVIGAR soll demonstrieren, dass Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besser informiert und Staus und unnötige Emissionen vermieden werden können. Dies wird über eine Vernetzung der situativen städtischen Verkehrssteuerung mit dem Routing der Navigationssysteme erreicht.

Nutzen für die Region und die Kommunen

Mit dem Modellprojekt soll erstens der dazu notwendige Datentransfer konzipiert und getestet werden. Zweitens soll durch die Berücksichtigung von Verkehrsleitstrategien der Städte in den Navigationssystemen ein weiterer Baustein für eine nachhaltige Mobilität initiiert und geschaffen werden. Drittens wird mit NAVIGAR die Umsetzung eines regionalen Verkehrsmanagements unterstützt.

Das Projekt

Das Modellprojekt NAVIGAR ist in der Region Stuttgart angesiedelt und schließt eine bestehende Lücke zwischen öffentlich betriebener Verkehrslenkung und privatwirtschaftlichen Navigationsanbietern. Diese agieren bisher in großem Umfang unabhängig und unabgestimmt, wodurch u.a. Probleme im städtischen Verkehrsmanagement entstehen können. In der Grundstufe werden daher die Integrierte Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) und Navigationssysteme miteinander verknüpft.

Mit der Verbindung der situativen städtischen Verkehrssteuerung und dem Routing der Navigationssysteme sollen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besser informiert und konsistente Verkehrsinformationen über alle Dienste hinweg zur Verfügung gestellt werden. Beispiele hierfür sind die Übermittlung von Alternativrouten bei Verkehrsstörungen, Baustellen, Streckensperrungen oder die Verkehrsführung bei Großveranstaltungen.

Dies dient sowohl der Verbesserung der Verkehrssicherheit als auch der Verflüssigung des Verkehrsablaufs und damit der Erhöhung der Verkehrseffizienz zur Minderung verkehrlicher Umweltbelastungen wie Staus, Lärm und Schadstoffemissionen. Gleichzeitig geht es aber auch darum, kommunalpolitisch gewollte Strategien im Verkehrsmanagement, z. B. ein stadtverträgliches Routing mit Lenkung über Hauptverkehrsstraßen statt Nebenstrecken mit Wohnbebauung, an Navigationssysteme zu übermitteln, um somit verkehrliche Gestaltungsmöglichkeiten der Städte und Kommunen sicherzustellen.

Das System wurde mit rund 300 Testfahrerinnen und -fahrern sechs Monate erprobt und die Praxistauglichkeit erfolgreich dargestellt.

→ **KONTAKT**

ITS Baden-Württemberg e.V.
Industriestraße 3 – Im Pavillon
70565 Stuttgart

Prof. Dr.-Ing. Günter Sabow
T 0711 78 19 29 14
M kontakt@its-bw.de
www.its-bw.de/navigar

ITS Baden-Württemberg e.V.
Integrierte Telematik Systeme

e-Bürgerbus

Ziel des Projekts „e-Bürgerbus“ ist der erstmalige Einsatz eines elektrisch betriebenen oder mit Hybridantrieb ausgestatteten Bürgerbusses im konzessionierten Linienverkehr verschiedener Anwendungskommunen in der Region Stuttgart.

NAH AM MENSCHEN

Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerbusse fördern das gesellschaftliche Miteinander durch die Organisation von Ehrenamtlichen in einem Bürgerbusverein, stimulieren einen engen Austausch mit dem Rathaus und Gewerbetreibenden vor Ort und ermöglichen auch mobilitätseingeschränkten Bürgerinnen und Bürgern die Teilhabe am kommunalen Leben. Der Einsatz der Elektromobilität bietet die Möglichkeit, ein nachhaltiges Mobilitätskonzept unmittelbar vor Ort umzusetzen, zu unterstützen und zu erleben.

Nutzen für die Region und die Kommunen

Die Ergebnisse des Projekts dienen als Grundlage für künftige Förderrichtlinien im Zusammenhang mit dem Einsatz von e-Bürgerbussen als Ergänzung des bereits bestehenden ÖPNV-Angebots. Sie kommen damit gleichermaßen Kommunen mit konventionell betriebenen Bürgerbussen wie auch interessierten Kommunen ohne Bürgerbus zu Gute.

Das Projekt

Im ländlich geprägten Raum können Bürgerbusse das Angebot im ÖPNV partnerschaftlich durch eine engmaschige Versorgung ergänzen. Aufgrund kurzer Wegstrecken der Bürgerbuslinien bieten diese ein optimales Einsatzszenario für die Elektromobilität. Die Zielsetzung des Projekts besteht in der praktischen Erprobung und Evaluation eines e-Bürgerbusses in vier Anwendungskommunen.

In Vorbereitung des Testbetriebs mit umfangreicher Erfassung und Auswertung von Fahrzeugdaten wurde zunächst der Ist-Zustand der bestehenden Bürgerbusverkehre erhoben. Trotz unterschiedlicher topografischer und verkehrlicher Rahmenbedingungen und der durch die Batteriekapazität begrenzten Reichweite kann das bestehende Bedienungsangebot auch im Rahmen des Testbetriebs weitgehend unverändert bleiben.

Bei der parallel dazu laufenden Beschaffung eines Fahrzeugs ist zu berücksichtigen, dass neben der Einhaltung der gesetzlichen und verkehrsrelevanten Rahmenbedingungen insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen bequem ein- und aussteigen können. Für die Bürgerbusvereine ist darüber hinaus essenziell, dass das Fahrzeug mit der Führerscheinklasse B gefahren werden darf. Hier spielt die Gewichtsrestriktion von maximal 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht des Fahrzeugs vor dem Hintergrund der Elektromobilität und entsprechender Batteriegewichte eine entscheidende Rolle.

Die Ergebnisse der Erprobung und Evaluation gehen in eine Entscheidungsvorlage für Kommunen ein, die fundierte Fakten über die Sinnhaftigkeit des Einsatzes von e-Bürgerbussen in Abhängigkeit von kommunalen Besonderheiten liefert und für den Vergleich mit dem Einsatz konventionell betriebener Bürgerbusse herangezogen werden soll. Hierauf aufbauend wird ein Projektleitfaden für interessierte Kommunen erstellt. Der Leitfaden soll ebenfalls die Übertragbarkeit der Projektergebnisse auf andere Kommunen gewährleisten und damit eine Verstetigung dieses Mobilitätskonzepts über die Projektförderdauer hinaus vorantreiben.

→ KONTAKT

Universität Stuttgart
Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen
Pfaffenwaldring 7 · 70569 Stuttgart

Dr. rer. nat. Fabian Hantsch
T 0711 685 663 60
M fabian.hantsch@ievvwi.uni-stuttgart.de
www.e-buergerbus.de

e-BÜRGERBUS

Universität Stuttgart Betriebswirtschaftliches Institut Lehrstuhl für ABWL und Wirtschaftsinformatik II

Universität Stuttgart

Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart

Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen

Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

© Wagner

WENIGER VERKEHR – MEHR LEBENS-QUALITÄT

Kurze Wege

Untersuchung zur Überprüfung und Weiterentwicklung des Instrumentariums

Wohnungen, Arbeitsplätze, Freizeiteinrichtungen oder Einkaufsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zu haben vermeidet Verkehr. Kurze Wege sparen Zeit, schonen die Umwelt und reduzieren den Flächenverbrauch.

Eine solche effiziente Raumstruktur erlaubt flüssigen Verkehr auf den Straßen sowie einen wirtschaftlichen Betrieb von Eisenbahnverkehr. Regionalplanerische Vorgaben dienen dazu, die Siedlungsflächenentwicklung mit verfügbaren Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur zu koordinieren. Ziel der Untersuchung ist es, diese Abstimmung weiter zu verbessern.

Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger

Wenn Siedlungsentwicklung und Verkehrsgeschehen gut aufeinander abgestimmt werden, sind Straßen und Schienenwege effizient ausgelastet: dies spart Zeit und Geld. Zudem profitieren die Bürgerinnen und Bürger von geringeren Belastungen durch Lärm, Feinstaub, Stickstoffe und CO_2.

Nutzen für die Region und die Kommunen

Den Wohnungsbau dort zu konzentrieren, wo die vorhandenen Transportkapazitäten ausreichen, vermeidet einen teuren Ausbau der Infrastruktur. Die angestrebte Reduzierung des Verkehrsaufwandes trägt zudem zur höheren Lebensqualität in den Kommunen bei. Denn attraktive Gemeinden und funktionierende Verkehrsinfrastruktur sind zwei wesentliche Standortfaktoren, die die Wettbewerbsfähigkeit der Region insgesamt erhöhen.

Das Projekt

Regionalplanerische Instrumente zur Koordination von Bauflächen und Verkehr sind ein wesentlicher Garant für die nachhaltige Gestaltung der Siedlungsstruktur. Die Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der Entwicklungsachsen mit leistungsfähigem Nahverkehr erlaubt eine effiziente Erschließung der Region und eine Verringerung des Straßenverkehrs. Dieses Zusammenwirken soll weiter verbessert werden, indem planerische Instrumente überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Dazu werden freie Kapazitäten des Verkehrssystems und geeignete Siedlungsbereiche ermittelt und durch verbindliche planerische Vorgaben so aufeinander abgestimmt, dass neue Wohn- und Gewerbegebiete insbesondere dort entstehen, wo der mit ihnen verbundene Verkehr möglichst umweltschonend bewältigt werden kann.

→ **KONTAKT**

Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25 · 70174 Stuttgart

Ulrike Borth
T 0711 227 59 50
M borth@region-stuttgart.org
www.region-stuttgart.org

Verband Region Stuttgart

© VRS, DB Regio AG / G. Stoppel

Climate proofing zum Regionalverkehrsplan

Bei der Entwicklung strategischer Verkehrskonzepte werden die Entscheidungen über Infrastruktur-Maßnahmen bislang fast ausschließlich anhand von Nutzen-Kosten-Betrachtungen getroffen. Für die derzeit laufende Fortschreibung des Regionalverkehrsplans soll diese Entscheidungsbasis durch das Projekt Climate proofing erweitert werden.

Hierzu werden die maßnahmenbedingten Veränderungen hinsichtlich der CO_2-Emissionen bestimmt, so dass der Aspekt der Klimawirkungen in die Maßnahmenbeurteilung einbezogen werden kann.

Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger profitieren davon, dass die Belange des Klimaschutzes frühzeitig in die strategische Verkehrsplanung einbezogen werden und mit stärkerem Gewicht als bisher in die Entscheidungen einfließen. Sie erhalten umfassendere Informationen über die Wirkungen der zur Diskussion stehenden Maßnahmen. Dies trägt nicht zuletzt auch zur Transparenz der Planungs- und Entscheidungsprozesse bei.

Nutzen für die Region und die Kommunen

Auch für die Kommunen stellen Informationen zu den Klimawirkungen einen Mehrwert dar, den sie für ihre weiteren Planungs- und Entscheidungsprozesse nutzen können. Durch Aussagen zu maßnahmenbedingten Veränderungen hinsichtlich der CO_2-Emissionen kann der Regionalverkehrsplan Handlungsoptionen zur Reduzierung verkehrsbedingter Treibhausgase aufzeigen, die von den Kommunen aufgegriffen werden können.

Das Projekt

Mit dem Regionalverkehrsplan stellt der Verband Region Stuttgart ein strategisches Handlungskonzept für die mittel- bis langfristige Weiterentwicklung der Mobilität und des Verkehrs in der Region Stuttgart auf. Zu den zentralen Maßnahmen dieses Konzeptes zählen Infrastrukturvorhaben bei Schiene und Straße, Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr sowie organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen.

Zu einem Großteil dieser Maßnahmen werden im Zuge des Climate proofings mit Hilfe des Verkehrsmodells der Region Stuttgart Aussagen zu den Veränderungen hinsichtlich des CO_2-Ausstoßes erarbeitet. Diese werden – neben anderen Kriterien aus den Bereichen Verkehr, Umwelt, Raumordnung und Kosten – für die Entscheidung über die Einordnung der Maßnahmen in die Dringlichkeitsstufen des Regionalverkehrsplans bereitgestellt.

Ein erstes Zwischenergebnis stellen die Abschätzungen zur Entwicklung der CO_2-Emissionen für die Szenarien zum Regionalverkehrsplan dar. Hier zeigt sich, dass neben Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr insbesondere ein Abbau der Engpässe im Straßennetz der Region Stuttgart zur Reduktion von CO_2-Emissionen beitragen kann.

→ **KONTAKT**

Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25 · 70174 Stuttgart

Dr. Klaus Lönhard
T 0711 227 59 50
M loenhard@region-stuttgart.org
www.region-stuttgart.org

Verband Region Stuttgart

Mit regionalen Expressbussen nachhaltige Mobilität gestalten

Expressbusse sind ein neues Angebot des Verbands Region Stuttgart. Sie werden voraussichtlich ab Ende 2016 größere Städte mit Verkehrsknoten oder Arbeitsplatzschwerpunkten in der Region Stuttgart verbinden – schnell und umsteigefrei. Diese Querverbindungen zur S-Bahn Stuttgart werden durch ein regionales Branding als neues Produkt im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) erkennbar sein. Kommunikativer Kern des Markenkonzepts sind Qualitätsmerkmale wie Schnelligkeit und Komfort.

Schnelligkeit und Komfort

DIREKT UND BEQUEM ZUM ZIEL

Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger

Mit den Expressbussen werden Direktverbindungen geschaffen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln bisher nicht zu erreichen waren oder auf denen man nur durch Umsteigen zum Ziel kam. Auch der Flughafen ist als wichtiger Verkehrsknotenpunkt von unterschiedlichen Ecken der Region aus mit Expressbussen besser angebunden. Durch ihr Branding sind die Expressbusse von außen sofort zu erkennen.

Nutzen für die Region und die Kommunen

Die Expressbusse bringen Städten und Gemeinden einen wichtigen Standortvorteil. Schüler, Pendler und Freizeitreisende können viele Orte direkt und bequem erreichen. Hiervon profitieren umgekehrt auch ortsansässige Unternehmen und Institutionen. Die Marke Expressbus beinhaltet einen S-Bahn-ähnlichen Qualitätsanspruch zum Verbundtarif. Für den Verkehrsverbund ergeben sich aus den Expressbussen – wenn auch mengenmäßig beschränkt – Möglichkeiten, zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Als attraktive Alternative zum Auto bieten sie die Chance, Fahrgastströme aus der Kernstadt Stuttgart heraus auf die Querverbindungen zu verlagern.

Das Projekt

Mit zunächst drei Expressbuslinien ergänzt der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger das bestehende ÖPNV-Angebot. Schnelle Reisezeiten, hoher Beförderungskomfort und direkte Verbindungen sollen Menschen motivieren, vom Individualverkehr auf Expressbusse umzusteigen – insbesondere auch Altersgruppen, die noch nicht oder nicht mehr über ein eigenes Auto verfügen. Idealerweise erhöht sich dadurch auch der Anteil des ÖPNV am Verkehrsgeschehen insgesamt.

In den Vergabebedingungen sind Anreize zum Einsatz moderner, emissionsarmer Fahrzeuge gesetzt. Ebenfalls berücksichtigt sind dabei Komfortmerkmale, wie Sitze, Gepäckablagen oder auch Fahrradbeförderung. Mit den beantragten Fördermitteln wird die Auswahl und Beauftragung einer Marketingagentur sowie Marketingaktivitäten zur Fahrgastgewinnung auf den neuen Linien finanziert.

→ **KONTAKT**
Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25 · 70174 Stuttgart

Christian Beck
T 0711 227 59 53
M beck@region-stuttgart.org
www.region-stuttgart.org

Verband Region Stuttgart

Nachhaltig Mobiler Stadtteil Gmünder Sonnenhügel

Mit dem Projekt „Nachhaltig mobiler Stadtteil Gmünder Sonnenhügel" will die Stadt Schwäbisch Gmünd Mobilitätsalternativen schaffen und Menschen begeistern. Ziel des Projekts ist es, den Gmünder Stadtteil Hardt zum nachhaltig mobilen Stadtteil weiter zu entwickeln.

Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger

Dank des Ausbaus von (E-)Carsharing- und Pedelec-Angeboten im Zusammenspiel mit dem ÖPNV sind Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtteils Hardt, auch bekannt als „Gmünder Sonnenhügel", rundum mobil – auch ohne eigenes Auto.

Nutzen für die Region und die Kommunen

- gestärkter Umweltverbund
- weniger Lärm & Abgase
- mehr städtische Identifikation

Das Projekt

Zur Arbeit fährt Herr Klein neuerdings ohne Auto. In seinem Stadtteil, dem „Gmünder Sonnenhügel", stehen Pedelecs zur Verfügung, mit denen er morgens bei trockener Witterung die 3,5 Kilometer zum Bahnhof hinabsaust. Von dort bringt ihn die Bahn in 40 Minuten nach Bad Cannstatt, wo er nur noch ein paar hundert Meter zu Fuß zum Arbeitsplatz geht. Insgesamt braucht er kaum länger als früher mit dem Pkw – doch bei Schichtbeginn hat er sich jetzt schon ein bisschen bewegt und in der Bahn einige Seiten gelesen. Dass er sogar Geld spart, fällt ihm ehrlicherweise erst auf, seit die Familie den Zweitwagen verkauft hat. Die Angebote im Stadtteil Hardt lassen keine Wünsche offen, so dass es ihm viele Nachbarn gleichgetan haben.

Für den Großteil seiner Erledigungen nutzt Herr Klein den ÖPNV. Der ist gut getaktet und bringt ihn in wenigen Minuten in die Fußgängerzone. Für die wöchentlichen Einkäufe nimmt er am liebsten das Lastenpedelec, während seine Frau auf das Elektroauto schwört. Die Carsharing-Station ist zwar 300 Meter von der Wohnung entfernt; aber immerhin hat man da immer einen sicheren Parkplatz.

Für weitere Strecken steht ein mietbares Verbrennerfahrzeug neben dem Stromer. Die Kleins nutzen für Besuche und Ausflüge am Wochenende zwar weiterhin ihr eigenes Auto, das könnte sich aber bald ändern: „Finanziell ist der Fall klar", so Herr Klein, „wenn man richtig rechnet, ist das eigene Auto hier auf dem Hardt nichts als Luxus."

MOBIL OHNE EIGENES AUTO

Außerdem, und da berufen sich die Kleins auf ihre Kinder, hat man am Hardt mittlerweile die Vorteile des reduzierten Pkw-Verkehr innerhalb des Quartiers entdeckt. In den Straßen ist mehr Platz, die Stadt will auf den gewonnenen Flächen teilweise noch grüne Flächen schaffen, es ist ruhiger geworden und – vor allem für die fünfjährige Tochter Lisa – natürlich auch weniger gefährlich. „Die Autofahrer", bemerkt Frau Klein erfreut, „haben ein Stück weit ihre Selbstverständlichkeit eingebüßt. Sie fahren tatsächlich vorsichtiger durchs Viertel."

Die hundert Höhenmeter auf den Sonnenhügel hinauf – ob vom Bahnhof oder aus der Altstadt – überwindet Herr Klein übrigens fast immer mit dem Pedelec. „Da muss es schon richtig regnen, dass ich auf den Bus umsteige."

→ **KONTAKT**

Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd
Rathaus Marktplatz 1 · 73525 Schwäbisch Gmünd

Michael Schlichenmaier
T 07171 603 10 22
M michael.schlichenmaier@schwaebisch-gmuend.de

Schwäbisch Gmünd

SI Städtebau-Institut Universität Stuttgart

Neue Mobilität bewegt nachhaltig

IM GESAMTEN MOBILITÄTSSEKTOR SIND RUND

600.000

MENSCHEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG BESCHÄFTIGT.

NUR NOCH

8%

IN BADEN-WÜRTTEMBERG NUTZEN AUSSCHLIESSLICH IHR AUTO ALS VERKEHRSMITTEL

Menschen, Unternehmen und Kommunen in Baden-Württemberg werden nachhaltig mobil. So wird Baden-Württemberg Schritt für Schritt zu einer Pionierregion nachhaltiger Mobilität.

Land, Kommunen und Verbände – alle müssen verstärkt zusammenarbeiten, um dieses Ziel zu erreichen und Baden-Württembergs Wirtschaftskraft und Lebensqualität auszubauen. Dabei gilt es eine Vielzahl an Aspekten zu bedenken und in eine sinnvolle Reihenfolge zu bringen. Parkprobleme, Zersiedelung, Stau, die Mobilität benachteiligter Gruppen, die gesundheitlichen Folgen mangelnder Bewegung etc. lassen sich nur mit systemischen Lösungen angehen. Die verschiedenen umweltfreundlichen Verkehrsmittel müssen kombiniert, die Distanzen in der täglichen Mobilität verkürzt, die bewusste Nutzung aktiver Mobilität vorangebracht werden.

Im Land entstehen eine bedarfsgerechte Infrastruktur, optimierte Wegeketten und neue digitale Angebote; die Instrumente, Herausforderungen und Chancen sind zahlreich. Was die einzelnen Projekte der Nachhaltig Mobilen Region Stuttgart bereits vorbildlich demonstrieren, kann das ganze Land verändern. Unsere Mobilität muss nachhaltiger werden und es gilt diesen Trend zu nutzen.

Fahrradfreundliche Städte wie Kopenhagen und Amsterdam sind Vorbild für andere, wie London und Paris, die dabei sind, ihre Mobilitätsstrukturen auf die neuen Bedürfnisse anzupassen. Bikesharing und eine der modernsten Metros der Welt im Ölstaat Dubai? Inzwischen Realität. Weltweit erkennen die Akteure, dass es Zeit ist Mobilität neu zu denken. Baden-Württemberg positioniert sich mit Projekten wie NAMOREG auf diesem Zukunftsmarkt und wird zum Schaufenster und Vorbild für andere. Und das lohnt sich.

Unter anderem das Potenzial der Elektromobilität ist erheblich. Dieses will Baden-Württemberg nutzen. Das Land will auf die großen Zukunftstrends nicht nur reagieren, sondern diese aktiv nutzen. Denn das Absatzpotenzial für elektrisch angetriebene Fahrzeuge wird bis 2030 auf 459 Milliarden Euro geschätzt.[1] Das Autoland Baden-Württemberg kann erheblich von der neuen Technik profitieren, wenn der Trend erkannt und aktiv genutzt wird.

Dazu erforscht z. B. das LivingLab BW^{e} mobil mit mehr als 100 Partnern aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand Elektromobilität in der Praxis. Niederschwellige Angebote ermöglichen es, z. B. bei einer Fahrt im elektrischen Taxi Elektromobilität hautnah erleben zu können. Außerdem wird eine Ladeinfrastruktur geschaffen und mit Projekten wie z. B. dem LIS 2.0-Projekt in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern ständig dem neuesten Stand der Technik angepasst. Schließlich wird mithilfe eines 2000-Ladesäulen-Programms ein dichtes Ladesäulennetz in Baden-Württemberg geschaffen werden.

Mit diesen Maßnahmen können ehrgeizige Ziele erreicht werden, wie die Zahl der Kraftfahrzeuge mit elektrischen Antrieben in Baden-Württemberg bis 2020 auf 200.000 Fahrzeuge zu erhöhen. Diese Infrastruktur ist die Voraussetzung, dass Baden-Württemberg zum Labor neuer Mobilitätslösungen, zum Pionierland nachhaltiger Mobilität wird.

[1] *http://de.statista.com/statistik/daten/studie/173157/umfrage/prognose-zum-weltweiten-umsatz-mit-elektrofahrzeugen/*

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
www.vm.baden-wuerttemberg.de

Realisation und Gestaltung: www.die-wegmeister.com
Titelbilder: © Fotolia – Westend61

klimaneutral
natureOffice.com | DE-159-960897
gedruckt