

1 Erklärung zum 22. Juli 2015

2

3

4 **Mobilitätsgipfel Region Stuttgart**

5

6 **Rahmenbedingungen und Ausgangslage**

7

8 Die Mobilitätssituation in der Region Stuttgart stellt Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und öffentliche Hand vor besondere Herausforderungen. Die täglichen Verkehrsnachrichten und die Berichterstattung in der Presse unterstreichen eindrücklich den Handlungsbedarf. Straßen- und Schienennetze der Region sind vielfach an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander muss noch verbessert werden. Das Radwegenetz weist noch deutliche Lücken auf und muss durch weiteren Ausbau attraktiver gestaltet werden. Auch beim Fußverkehr gibt es Potential für Verbesserungen. Beim Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur ergeben sich jedoch in unserer dicht besiedelten Region Konflikte um die zur Verfügung stehende Fläche.

18

19 In den vergangenen Jahren wurden bei einigen Luftschadstoffen bereits positive Entwicklungen erreicht. Durch die Reduzierung der Feinstaubemissionen im Verkehrsbereich konnte das Ausmaß der Grenzwertüberschreitungen bereits deutlich reduziert werden. Allerdings belasten Stickstoffdioxid und Feinstaub die Gesundheit der betroffenen Bürgerinnen und Bürger immer noch erheblich. Auch Verkehrslärm stellt eine Gefahr für die Gesundheit der Menschen in der Region Stuttgart dar. Mit Hilfe von Lärmaktionsplänen unternehmen die Gemeinden in der Region große Anstrengungen, um Lärmquellen zu identifizieren und Abhilfe zu schaffen. Die Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg sind in nahezu allen Sektoren zurückgegangen. Im Verkehr liegen sie auf dem Niveau von 1990. Es stehen Fortschritte bei den spezifischen Fahrzeugemissionen einer gestiegenen Fahrzeugzahl und Fahrleistung gegenüber.

31

32 Zur Sicherung unseres Wohlstands bedarf es einer funktionierenden Wirtschaft in einer intakten Umwelt. Es gilt, den Bürgerinnen und Bürgern und der regionalen Wirtschaft auch in Zukunft ihre Mobilität und eine hohe Lebensqualität zu gewährleisten sowie die Standortqualität und Wettbewerbsfähigkeit durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem mit Ausrichtung auf Nachhaltigkeitsziele weiterzuentwickeln. Von zentraler Bedeutung ist hierfür, dass Finanzierungsgrundlagen auf Bundesebene gesichert und weiter entwickelt werden. Aus Sicht der Umweltverbände muss das Verkehrsvolumen analog zum Energieverbrauch von der Wirtschaftsleistung entkoppelt werden; verstärkt muss auch die Möglichkeit genutzt werden, die Bedürfnisse der Menschen und der Wirtschaft mit weniger Verkehr zu befriedigen.

1 Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Mobilitätsgipfels haben gemeinsam Lö-
2 sungswege beraten, um die Mobilität in Stadt und Region effizienter, gesundheitsver-
3 träglicher und umweltfreundlicher zu gestalten. Dazu gehört auch, die alle Lebensbe-
4 reiche durchdringende Digitalisierung als Chance zu begreifen. Eine integrierte und
5 multimodale Herangehensweise ist unabdingbar, um den Herausforderungen zu be-
6 gegnen.

7
8 Von vielen Akteuren aus der Gesellschaft, der Wirtschaft, den Umweltverbänden, dem
9 Land, der Region und den Landkreisen, Städten und Gemeinden wurden in den ver-
10 gangenen Jahren bereits große Anstrengungen auf dem Weg hin zu einer nachhalti-
11 geren Mobilität unternommen. Im Zuge des Mobilitätsgipfels haben die Beteiligten
12 nun eine Bilanz des bereits Erreichten gezogen und sich mit den künftigen Hand-
13 lungsfeldern auseinandergesetzt. Diese sollen als Vorschlag und Anregung an die
14 gewählten Gremien herangetragen werden. Die diskutierten Maßnahmen knüpfen
15 direkt an vorangegangene oder laufende Prozesse an. Vor allem handelt es sich hier
16 um den ÖPNV-Pakt 2025 für die Region Stuttgart und die Anstrengungen zur Luft-
17 reinhaltung im Kontext der EU-Vertragsverletzungsverfahren aufgrund der anhalten-
18 den Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid
19 (NO₂), unter anderem in Stuttgart.

20
21 Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Mobilitätsgipfels benennen im Folgenden
22 Mobilitätsziele für die Region Stuttgart und identifizieren entlang von konkreten Hand-
23 lungsfeldern beispielhafte Maßnahmen, mit denen sie zur Erreichung der Ziele in ih-
24 ren jeweiligen Zuständigkeiten beitragen werden. Sie werden sich mit den Zielsetzun-
25 gen für die künftige Ausgestaltung der Mobilität bei ihren laufenden und künftigen
26 Planungen auseinandersetzen. Aus gesamtregionaler Perspektive übernimmt dies
27 der Verband Region Stuttgart im Rahmen der derzeit laufenden Erarbeitung des Re-
28 gionalverkehrsplans.

31 **Die Mobilitätsziele**

32
33 Die Region Stuttgart soll zu einem international wahrgenommenen Modell zukunfts-
34 higer nachhaltiger Mobilität werden. Mobilität sichert Wohlstand, die Teilhabe an der
35 Gesellschaft und regionale Wirtschaftsstrukturen. Gemeinsam und im Zusammenwir-
36 ken mit der Bürgerschaft und den gesellschaftlichen Akteuren soll die Chance genutzt
37 werden, in der Region eine nachhaltige Mobilität zu gestalten, in der sich soziale,
38 ökonomische und ökologische Aspekte wiederfinden. Dazu haben die Teilnehmerin-
39 nen und Teilnehmer des Mobilitätsgipfels die folgenden Ziele formuliert:

- 40
41 - Mobilität soll zuverlässiger werden, indem Beeinträchtigungen des Verkehrs auf
42 Straße, Schiene und Wasser reduziert werden. Reisezeiten für Bürgerinnen und

- 1 Bürger sowie Transportzeiten für Güter sollen verlässlich, d.h. kalkulierbar sein.
2 Eine intelligente Verkehrssteuerung, die bestmögliche Nutzung und Verknüpfung
3 der vorhandenen Infrastruktur und ihr maßvoller Ausbau sind dazu unerlässlich.
4
- 5 - Mobilität soll zukunftsfähiger werden. Die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte
6 für Luftschadstoffe wie auch die Lärm- und Klimaschutzziele müssen eingehalten
7 werden. Dazu werden alle Verursacher ihren Beitrag leisten müssen. Dabei soll
8 die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft gesichert und auf
9 nachhaltige Weise verbessert werden.
 - 10
 - 11 - Die Verkehrsträger des Umweltverbunds sollen so ausgebaut und untereinander
12 sowie mit den übrigen Verkehrsträgern vernetzt werden, dass ihre Attraktivität für
13 die Bürgerinnen und Bürger steigt und sie ihren Anteil an der Verkehrsleistung
14 signifikant erhöhen können.
15

1 Handlungsfelder und Maßnahmen

2

3 Digitalisierung, Verkehrs- und Baustellenmanagement

4

5 Die Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologie prägt die heu-
6 tige Mobilität in immer stärkerem Maße. Ein intelligentes Verkehrsmanagement trägt
7 dazu bei, den Verkehrsfluss effizienter, ökologischer und sicherer abzuwickeln. Digita-
8 lisierung bietet Chancen für nachhaltige Mobilität. Das Internet eröffnet neue Möglich-
9 keiten für ein intelligentes Zusammenspiel von Bahn, Bus, Pkw, Lkw, Binnenschiff,
10 Taxi, Carsharing, Fußverkehr und Fahrrad. Auch die „intelligente Straße“, in der die
11 Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastruktur miteinander kommunizieren, kann dank Digi-
12 talisierung Wirklichkeit werden. Die Innovationskraft der in der Region ansässigen
13 Unternehmen aus der IT- und Mobilitätsbranche sowie der hiesigen Hochschulen und
14 Forschungseinrichtungen treibt diese Entwicklungen maßgeblich voran.

15

16 *Was bereits erreicht wurde*

17

18 Das Land und die Landeshauptstadt informieren Autofahrerinnen und Autofahrer im-
19 mer besser und schneller über die Verkehrslage, Straßenzustände und Baumaßnah-
20 men sowie ihre Auswirkungen.

21 Über sogenannte Netzbeeinflussungsanlagen wird auf den Fernstraßen über Störun-
22 gen informiert und es werden Alternativrouten in Echtzeit aufgezeigt. Durch die tem-
23 poräre Freigabe der Seitenstreifen zu den Hauptverkehrszeiten wird die Stauanfällig-
24 keit durch Verstetigung des Autobahnverkehrs auf der A 81 bzw. A8 verringert und
25 eine wichtige Verkehrsachse gestärkt. Verkehre werden gebündelt und ein Auswei-
26 chen ins nachgeordnete Straßennetz infolge häufiger Staus vermieden. LED-
27 Textanzeigen informieren die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer über den be-
28 treffenden Streckenabschnitt. Mit der Einführung des Baustellenmanagements in Ba-
29 den-Württemberg werden zugunsten eines sicheren und leichteren Verkehrsflusses
30 unter anderem alle Fahrstreifen pro Fahrtrichtung aufrecht erhalten, ausreichende
31 Fahrstreifenbreiten sichergestellt, und die Arbeiten in engen Zeitfenstern und mit ent-
32 sprechenden Vertragsfristen vergeben. Diese und weitere Ansätze hat das Ministeri-
33 um für Verkehr und Infrastruktur in seinem Rahmenkonzept „Effiziente Straßen 2020“
34 gebündelt.

35 Die Integrierte Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) hat sich seit Beginn ihres Beste-
36 hens im Jahr 2006 kontinuierlich zu einer Mobilitätszentrale für alle Verkehrsarten
37 (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr) entwickelt. Die IVLZ regelt und
38 steuert die Verkehrsgeschehnisse innerhalb der Landeshauptstadt im Alltagsverkehr,
39 bei Störungen und Veranstaltungen oder Sondersituationen.

40 Im Rahmen des Projekts „Nachhaltig mobile Region Stuttgart“ (NAMOREG) wurden
41 die Einführung von Echtzeitinformationen für alle Bahnen und Busse im gesamten

1 Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) gefördert. Außerdem können
2 sich die Fahrgäste Meldungen über Störungen im Betriebsablauf auf ihr Smartphone
3 schicken lassen und auf einer Live-Karte den Standort jeder Bahn und jedes Busses
4 im VVS verfolgen. Zudem fördern die Region Stuttgart, die Landeshauptstadt Stutt-
5 gart, die Städte Ludwigsburg, Esslingen, Böblingen und weitere Kommunen sowie
6 alle Landkreise dynamische Fahrgastinformation-Tafeln an S-Bahnhaltestellen, hoch-
7 frequentierten Bushaltestellen und an ÖPNV-Verknüpfungspunkten.

8
9 Das Projekt NAVIGAR verknüpft die Integrierte Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ)
10 und ein privates Navigationssystem miteinander. Zudem hat die Nahverkehrsgesell-
11 schaft Baden-Württemberg (NVBW) die Elektronische Verkehrsauskunft (EVA-BW)
12 entwickelt, mit deren Hilfe Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer verschiedene
13 Verkehrsmittelooptionen in Echtzeit vergleichen können. Die Straßenverkehrszentrale
14 Baden-Württemberg bietet im Internet und für mobile Endgeräte ein erweitertes In-
15 formationsangebot auch zu Reisezeiten, Straßenwetterinformationen, Park- und Mit-
16 fahrerparkplätzen.

17
18 Die Verstetigung des Verkehrsflusses kann zur Verringerung gesundheitsschädlicher
19 Emissionen beitragen. Durch Streckenbeeinflussungsanlagen auf der A 8 und der A
20 81 sowie weitere Maßnahmen an ausgewählten Steigungsstrecken wie z.B. Ge-
21 schwindigkeitsreduzierungen in Kombination mit Verbesserungen bei Ampelschaltun-
22 gen und Nutzung des Straßenraumes in der Landeshauptstadt konnten hier Erfolge
23 erzielt werden.

24 25 *Prioritäre Maßnahmen für die Zukunft*

- 26
- 27 - Die Landeshauptstadt, der Verband Region Stuttgart, der VVS, die Stuttgarter
28 Straßenbahnen AG (SSB) und die weiteren beteiligten Partner werden für ÖPNV-
29 Fahrgäste die in Einführung befindliche neue Mobilitäts- und Servicekarte „**Poly-**
30 **goCard**“ und das dazugehörige Gesamtsystem (u.a. mit Internetplattform und
31 App) kontinuierlich weiterentwickeln, um den Fahrgästen Zugang zu multimodalen
32 Mobilitäts- und Serviceleistungen zu bieten. Nach Abschluss des Förderprojektes
33 Schaufenster Elektromobilität werden bis Mitte 2016 über 200.000 ÖPNV-
34 Kunden mit der PolygoCard ausgestattet sein. Ergänzend zur PolygoCard soll ei-
35 ne regional einsetzbare Mobilitäts-App entstehen.

 - 36 - Das Land wird mit dem Wettbewerb **Move BW** Konsortien aus Unternehmen und
37 Forschungseinrichtungen mobilisieren, um eine gemeinsame, öffentliche (Ver-
38 kehrs-)Datenplattform und Schnittstelle zur nachhaltigen Beeinflussung des Mobi-
39 litätsverhaltens und zur übergreifenden Information für alle Verkehrsarten zu er-
40 zeugen. Zum weiteren Ausbau einer regionalen **Mobilitätsplattform und von**
41 **multimodalen Mobilitätspunkten** haben die Wirtschaftsförderung der Region

1 und der Verband Region Stuttgart europäische Fördermittel (EFRE) im Wettbe-
2 werb der Regionen eingeworben, um damit die Aufgabe des regionalen Ver-
3 kehrsmanagements als neue Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart ge-
4 meinsam mit den Kooperationspartnern anzugehen. Multimodale Mobilitätspunkte
5 sind Schnittstellen verschiedener Verkehrsträger, die attraktive und schnelle Um-
6 steigebeziehungen ermöglichen.

- 7
- 8 - Moderne Ansätze des Verkehrsmanagements werden auf den Fernstraßen der
9 Region in noch größerem Umfang genutzt. So soll die **Netzbeeinflussungsanla-**
10 **ge** Leonberg – Walldorf um die Entscheidungspunkte Autobahndreieck Karlsruhe
11 und Autobahnkreuz Weinsberg erweitert und die Netzbeeinflussungsanlage Stutt-
12 gart-Süd von der B 27 über die A 8 und A 831 neu gebaut werden. Im Zuge der A
13 81 zwischen S-Zuffenhausen und Ludwigsburg-Nord wird die **Temporäre Seiten-**
14 **streifenfreigabe** ermöglicht. Die Streckenbeeinflussungsanlage im Zuge der A 8
15 wird zwischen Wendlingen und Kirchheim/Teck erweitert und die Temporäre Sei-
16 tenstreifenfreigabe zwischen Stuttgart-Flughafen und Stuttgart-Plieningen in bei-
17 den Fahrtrichtungen ausgedehnt.
 - 18
 - 19 - Die Landeshauptstadt Stuttgart wird an weiteren Straßen u.a. über **dynamische**
20 **Beschilderung** den Verkehr verstetigen, wie beispielsweise auf der Bundesstra-
21 ße 14 zwischen Bad Cannstatt und dem Heslacher Tunnel bereits geschehen. Für
22 hochfrequentierte, mehrspurige innerstädtische Straßen in der Region gilt es zu
23 prüfen, ob und wo eine solche dynamische Verkehrssteuerung auch den Umwelt-
24 verbund stärken kann.
 - 25
 - 26 - Die Landeshauptstadt Stuttgart und die Stadt Ludwigsburg werden das **Park-**
27 **raummanagement** ausweiten, im Falle Stuttgarts vor allem im Bereich des Tal-
28 kessels.
 - 29
 - 30 - Land und Landeshauptstadt Stuttgart werden ein **Informationssystem „Fein-**
31 **staub/Stickoxid“** aufbauen, das bei drohenden Grenzwertüberschreitungen zum
32 „Umsteigen“ auf den Umweltverbund auffordert und ggf. in einer zweiten Phase
33 entsprechende Anreize setzt.

1 **ÖPNV-Pakt 2025 und Ausbau des ÖPNV**

2
3 Mit dem im Jahr 2014 unterzeichneten ÖPNV-Pakt 2025 haben die für den ÖPNV
4 zuständigen Aufgabenträger der Region die Grundlage für die Entwicklung einer pla-
5 nerisch fundierten Zukunftsstrategie für eine wegweisende ÖPNV-Entwicklung ge-
6 schaffen. Bis zum Jahr 2025 soll die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV um mindestens 20
7 Prozent steigen. Dazu werden die Partner gemeinsam einen Masterplan ÖPNV erar-
8 beiten, der ambitionierte, aber erreichbare Verbesserungs- und Ausbauziele beinhal-
9 tet. Der derzeit in Arbeit befindliche Regionalverkehrsplan wird Ziele und Maßnahmen
10 differenziert definieren. Die Verbundlandkreise haben in ihren aktuell beschlossenen
11 Nahverkehrsplänen den Rahmen für die künftige Entwicklung des ÖPNV und die Um-
12 setzung des ÖPNV-Pakts 2025 in den Landkreisen geschaffen. Auch der Landkreis
13 Göppingen strebt eine Verstetigung und die bessere Integration seines ÖPNV in das
14 Gesamtverkehrssystem der Region Stuttgart an. Für die Verbesserung des ÖPNV-
15 Angebots ist eine auskömmliche Finanzierung durch den Bund unerlässlich. Dazu
16 gehören die Anhebung der Regionalisierungsmittel des Bundes auf ein auskömmli-
17 ches Niveau, Nachfolgeregelungen für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
18 (GVFG) und die Entflechtungsmittel nach 2019 mit einem angemessenen nachholenden
19 Inflationsausgleich, sowie ausreichende Investitionen zum Erhalt der Verkehrs-
20 systeme. Dabei sind sich alle Beteiligten einig, dass neben den Bundesmitteln auch
21 eigene Mittel einzusetzen sind. Die Umsetzbarkeit ist für alle ein Kraftakt und wird
22 ganz wesentlich von der zukünftigen Haushalts- und Wirtschaftsentwicklung abhängig
23 sein. Die Umsetzung steht aus diesem Grund für alle Partner unter Haushaltsvorbe-
24 halt.

25 26 *Was bereits erreicht wurde*

27
28 Die Partner im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart haben in den vergangenen De-
29 kaden bereits sehr viel in den ÖPNV und dessen Verknüpfung z.B. mit Carsharing
30 oder Bikesharing (Intermodalität) investiert und dadurch wichtige Verbesserungen
31 erreicht. Die ÖPNV-Nachfrage sich ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen.
32 Jeden Tag werden 1,2 Millionen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln im VVS-
33 Gebiet durchgeführt. In den letzten drei Jahren hat die Entwicklung beträchtlich an
34 Fahrt aufgenommen: 2014 zählte der VVS 357 Millionen Fahrten, das sind über 8
35 Prozent mehr als vor drei Jahren. Dazu haben vor allem der vom Verband Region
36 Stuttgart vorangetriebene Ausbau des S-Bahn- und der von der Landeshauptstadt
37 und der SSB vorgenommene Ausbau des Stadtbahnnetzes sowie der konsequente
38 Umbau der regionalen Busverkehre zu Zu- und Abbringern auf das Schienennetz
39 durch die Landkreise und die Busunternehmen beigetragen. Mit S 21 befindet sich,
40 nach langen Auseinandersetzungen und dem Volksentscheid vom November 2011,
41 ein Großprojekt der Schieneninfrastruktur in der Region in der Umsetzung.

1 Die bevölkerungsstarke und wirtschaftlich gut entwickelte Filderregion erhält am
2 Flughafen einen vollwertigen Nah- und Fernverkehrsbahnhof. Damit werden auch die
3 Voraussetzungen für eine Stadtbahnverlängerung (U 6 zum Flughafen) und die Ver-
4 längerung der S 2 bis Neuhausen geschaffen. Der Landkreis Esslingen möchte die
5 Option einer späteren Verlängerung bis ins Neckartal (Ringschluss) offenhalten. Zu-
6 sammen mit dem neuen Fernbusbahnhof und weiteren Mobilitätsdienstleistungen
7 entsteht eine multimodale Mobilitätsdrehscheibe. In diesem Jahr ist es den Projekt-
8 partnern gelungen, mit dem 3. Gleis am Terminalbahnhof Flughafen, mit der kreu-
9 zungsfreien Rohrer Kurve und dem Regionalhalt Stuttgart-Vaihingen die Planungen
10 zu verbessern.

11 12 *Prioritäre Maßnahmen für die Zukunft*

- 13
- 14 - Das Land plant den Aufbau eines Systems von **Metropolexpress-Zügen**, das
15 den großräumigen Verkehr in der Metropolregion Stuttgart mit einem 30-Minuten-
16 Takt im Kernraum verbessert. Damit wird auch das S-Bahn-System zwischen den
17 Aufkommensschwerpunkten entlastet. Die erste Stufe des Metropolexpress-
18 Konzeptes soll im Rahmen der Neuvergabe der SPNV-Leistungen zum Dezem-
19 ber 2018 umgesetzt werden. Mit der Inbetriebnahme vom **Stuttgart 21** soll eine
20 weitere Stufe mit einer Neuordnung und Ausweitung umsteigefreier Direktverbin-
21 dungen und einer Einbindung des Filderbahnhofs folgen. Das Land wird dazu
22 über das in der Umsetzung befindliche Projekt Stuttgart 21 hinaus nötige Anpas-
23 sungen der Schieneninfrastruktur zur Engpassbeseitigung in der gesamten Met-
24ropolregion und im Knoten Stuttgart untersuchen und gegebenenfalls Lösungs-
25 wege vorschlagen.
 - 26
 - 27 - Der Verband Region Stuttgart setzt den Ausbau und die Angebotsverbesserun-
28 gen bei der **S-Bahn** fort. Dazu gehört beispielsweise die S-Bahn-Verlängerung
29 von Filderstadt nach Neuhausen. Zwischen 2015 und 2017 wird eine Ausweitung
30 des Spätverkehrs an allen Tagen und auf allen Linien, die Ausweitung des Nacht-
31 verkehrs (kein Betriebsschluss am Wochenende) und die weitere Ausdehnung
32 des 15-Minutentaktes in der Hauptverkehrszeit folgen.
 - 33
 - 34 - Ab Ende 2016 werden **regionale Expressbusse** schnelle und komfortable Ver-
35 bindungen abseits der Schienenachsen ergänzend schaffen und tangential an
36 wichtige Schienenverkehrshalte anknüpfen. Einige Städte und Landkreise wollen
37 prüfen, wo eine konsequente Beschleunigung der regionalen Expressbuslinien im
38 Straßenraum sinnvoll und machbar ist.
 - 39
 - 40 - Land, Region und Landkreis Böblingen haben ein Stufenkonzept zum Ausbau des
41 Schienenverkehrs auf der **Hermann-Hesse-Bahn** entwickelt. Auf der **Filsbahn**

1 strebt der Landkreis Göppingen eine Verstetigung des MetropolExpress-Modells
2 in S-Bahn-Qualität durchgehend bis Geislingen/Steige an.

3
4 - Zur Optimierung des Zugangs zum Schienenverkehr kann der Verband Region
5 Stuttgart unter Beachtung ökologischer Gesichtspunkte eine Konzeption für
6 **Park+Ride** und Park+Mitfahrgelegenheit entwickeln und mit den Partnern in der
7 Region umsetzen. Das Land setzt sich für einen massiven Ausbau von **Bike and**
8 **Ride**-Möglichkeiten ein, um den Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen insbe-
9 sondere in den Landkreisen zu erhöhen.

10
11 - Die Landeshauptstadt Stuttgart wird die **Schieneinfrastruktur für den Stadt-**
12 **bahnverkehr** ausbauen, darunter die Linie U12 nach Dürtlewang, ins Europavier-
13 tel und ins Neckartal, sowie - im Verbund mit dem Landkreis Esslingen und der
14 Stadt Leinfelden-Echterdingen - die U5 nach Echterdingen und die U6 zum Flug-
15 hafen/Messe.

16
17 - Im Landkreis Ludwigsburg wird die Planung und Prüfung der Realisierbarkeit ei-
18 ner **Stadtbahn von Markgröningen über Ludwigsburg bis Remseck** vorange-
19 trieben. Die IHK regt an, als Alternative ein Schnellbussystem zu prüfen.

20
21 - Die Landkreise im VVS-Gebiet streben weitere Verbesserungen im **Busverkehr**
22 an. Einheitliche Standards für alle Buslinien im Zubringerverkehr zur S-Bahn se-
23 hen in Zukunft einen 30-Minuten-Takt während des Tagesverkehrs sowie eine
24 Mindestbedienung im Stunden-Takt in den übrigen Verkehrszeiten vor.

25
26 - Darüber hinaus engagieren sich die Verbundlandkreise finanziell sehr stark bei
27 ihren **Nebenbahnen**, wie etwa der Landkreis Böblingen bei der Elektrifizierung
28 der Schönbuchbahn.

29
30 - Das Land, die Region Stuttgart und die Kommunen fördern die **Barrierefreiheit**
31 im Busverkehr und treiben den Ausbau der Barrierefreiheit im Schienenverkehr
32 voran.

33 34 35 **Elektromobilität ausbauen**

36
37 Innovative Konzepte, neuartige Verkehrsmittel oder neue Antriebstechniken müssen
38 bei der Verbesserung der Mobilität eine große Rolle spielen. Bei den Fahrzeugen gibt
39 es ein großes Angebot am Markt, auch durch baden-württembergische Anbieter. Das
40 Land möchte die Rahmenbedingungen für Elektromobilität verbessern - und auf diese

1 Weise die Zahl der Elektroautos auf 200.000 bis 2020 erhöhen sowie eine Alternative
2 zu fossil betriebenen Kfz schaffen.

3 4 *Was bereits erreicht wurde*

5
6 Das Land befördert die Elektromobilität im Rahmen des Schaufensters Elektromobili-
7 tät und der Landesinitiative Elektromobilität. Das Land, die Landeshauptstadt Stutt-
8 gart, die Landkreise der Region und viele weitere Kommunen haben bereits eine an-
9 sehnliche Zahl von Elektroautos und Pedelecs in ihrem Fuhrpark im Einsatz. Förder-
10 programme sind für die Finanzierung der E-Flotten von zentraler Bedeutung. Zudem
11 stellen sie – teilweise im Verbund mit privaten Betreibern – eine große Anzahl an La-
12 desäulen zur Verfügung. So verfügt die Region beispielsweise über das bundesweit
13 dichteste Netz an Ladesäulen, die auch künftig mit zusätzlichem regenerativ erzeug-
14 tem Strom betrieben werden. In Städten wie Stuttgart, Ludwigsburg und weiteren ist
15 für E-Fahrzeuge und Plug-In-Hybride das Parken auf sämtlichen öffentlich bewirt-
16 schafteten Parkplätzen kostenfrei. Stuttgart, Esslingen, Böblingen und Sindelfingen
17 verfügen zudem über eine vollelektrische Carsharing-Flotte mit rund 500 Fahrzeugen.
18 Im durch die emobil BW GmbH und die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH
19 koordinierten Programm „Modellregion Elektromobilität Region Stuttgart“ wurden
20 mehr als 800 E-Fahrzeuge auf die Straße gebracht.

21
22 Auch im ÖPNV kommen vermehrt alternative Antriebe zum Einsatz. Betreiber wie die
23 Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), die Ludwigsburger Verkehrslinien Reisebüro
24 Jäger GmbH (LVL), die Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft, Hogenmüller & Kull KG
25 (RSV), Omnibus Schlienzt (Kernen) und der Städtische Verkehrsbetrieb Esslingen
26 (SVE) haben insgesamt 30 Hybridbusse in Betrieb genommen, davon vier Brenn-
27 stoffzellen-Hybridbusse, die mit Wasserstoff angetrieben werden.

28 29 *Prioritäre Maßnahmen für die Zukunft*

- 30
- 31 - Die gemeinsame Projektleitstelle aus der Landesagentur e-mobil BW GmbH und
32 der WRS GmbH organisiert aktuell die Umsetzung von rund 40 Einzelprojekten
33 des Schaufensters „**LivingLab BWe mobil**“. Alle Projekte sind bewilligt und in
34 Bearbeitung. Ziel ist es, bis Mitte 2016 2.500 E-Autos auf die Straßen der Region
35 Stuttgart zu bekommen. Auch soll nun die Schnellladeinfrastruktur weiter entwi-
36 ckelt werden.
 - 37
 - 38 - Die Landesverwaltung und die Stadt Ludwigsburg werden auf ihren Liegenschaf-
39 ten und die Landkreise Esslingen und Ludwigsburg auf kreiseigenen Flächen
40 vermehrt privilegierte **Stellplätze für Elektrofahrzeuge** anbieten.

1 **Rad- und Fußverkehr – effizient und vernetzt mobil**

2
3 Die Landesregierung entwickelt Baden-Württemberg zur Pionierregion für Nachhaltige
4 ge Mobilität. Land und Landeshauptstadt Stuttgart haben dazu Strategien vorgelegt
5 und Ziele gesetzt - darunter beispielsweise, den Anteil des Radverkehrs zu verdop-
6 peln. Die Landesregierung hat zum Ziel, dass der Bereich Verkehr in Baden-
7 Württemberg im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 1990 20 % weniger Kohlendioxid
8 ausstößt. Die Umweltverbände wollen, dass Verkehrsvermeidung durch intelligente
9 Steuerung, bessere Auslastung vorhandener Kapazitäten und Car-Sharing ebenso
10 dazu beiträgt.

11
12 Um eine Stärkung des Umweltverbands zu ermöglichen und ein unnötiges Anwachs-
13 sen des Verkehrsaufwands zu vermeiden, ist es erforderlich, die Nahmobilität zu stär-
14 ken sowie in der Siedlungsentwicklung Schwerpunkte in zentralen Orten und an Nah-
15 verkehrsachsen zu bilden. Dazu muss in geeigneten Fällen die Neuverteilung des
16 innerstädtischen Verkehrsraums unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses geprüft
17 werden.

18 19 *Was bereits erreicht wurde*

20
21 Das Land fördert den Radverkehr finanziell auf der Grundlage des Landesgemeinde-
22 verkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sowie durch die Initiative RadKULTUR und die
23 Erstellung des RadNETZes für Baden-Württemberg. Auch Landkreise haben teilweise
24 Förderprogramme aufgelegt.

25
26 Die Landeshauptstadt Stuttgart, die Landkreise und die Stadt Ludwigsburg haben
27 jeweils Netzkonzepte für den Radverkehr erstellt bzw. in Planung und die Verwirkli-
28 chung begonnen. Der Landkreis Göppingen wurde auf Grundlage seiner beispielhaf-
29 ten Radverkehrskonzeption bereits 2014 als erster „Fahrradfreundlicher Landkreis“ in
30 Baden-Württemberg ausgezeichnet. In der Landeshauptstadt und zahlreichen weite-
31 ren Kommunen gibt es Verleihsysteme für Fahrräder und/oder Pedelecs. Die E-Bike-
32 Region Stuttgart – ein gemeinsames Projekt aller Landkreise in der Region Stuttgart,
33 gefördert aus dem Programm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ des VRS –
34 bietet im Freizeit- und Tourismussektor seit dem Jahr 2014 eine umfangreiche
35 Infrastruktur bestehend unter anderem aus 400 km Radrouten, dem Internetportal
36 www.e-bike-region-stuttgart.de, und zahlreichen Pedelecs samt nötiger Verleih- und
37 Ladeinfrastruktur.

38
39 Eine möglichst optimale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ist
40 Voraussetzung für eine zukunftsweisende Mobilität. Für das Fahrradmitnahmeprojekt
41 „Fahrrad2Go“ hat der Rems-Murr-Kreis den ÖPNV-Landesinnovationspreis 2015
42 erhalten. Als Pilotprojekt hat der Rems-Murr-Kreis zusammen mit dem VVS und der

1 finanziellen Unterstützung der Region sowie der WRS eine „Zentrale Buchungsstelle
2 für Anrufverkehre im VVS“ geschaffen, um den Zugang zu solchen Angeboten zu
3 erleichtern. Seit April 2015 können Ruftaxikunden rund um die Uhr unter einer Hotline
4 Fahrtwünsche anmelden. Ab Herbst 2015 wird dies auch online über die
5 elektronische Fahrplanauskunft des VVS möglich sein.

6
7 Neue Kooperationsformen zwischen Stadt, Industrie und Wissenschaft sind
8 notwendig. Die Stadt Ludwigsburg ist hier mit dem Projekt "Zukunftsstadt" aktiv. Die
9 Stadt Ludwigsburg bringt sowohl Nachhaltigkeitsgovernance, als auch die Initiative
10 LivingL(a)B in die Zukunftsstadt ein, um eine neue Form der Zukunftsstadt zu
11 erproben und zu verstetigen.

12 13 *Prioritäre Maßnahmen für die Zukunft*

- 14
- 15 - Die Landeshauptstadt Stuttgart plant mit dem Programm „**Haupttradrouten**“ ein
16 zusammenhängendes Netz für den Radverkehr schrittweise, aber zügig umzuset-
17 zen. Für 2017 ist – unter Federführung der Landeshauptstadt – der Aufbau eines
18 gemeinsamen interkommunalen Rad- und Pedelec-Verleihsystems in Planung.
19 Auch die Landkreise unterstützen mit ihren **Radverkehrskonzeptionen** die bes-
20 sere Verknüpfung der kommunalen Radnetze sowohl im Alltags- als auch im Frei-
21 zeitverkehr. Basierend auf den positiven Erfahrungen in Großbritannien, den Nie-
22 derlanden und Dänemark bei der Staubekämpfung wird das Land die Planung ei-
23 nes Systems von **Radschnellwegen** entlang der Hauptpendlerachsen in der Re-
24 gion unterstützen.
 - 25
26 - Die Landeshauptstadt Stuttgart entwickelt ein **Fußverkehrskonzept** als Basis für
27 ein Investitionsprogramm Fußverkehr. Möglichkeiten zur Ausweitung von ver-
28 kehrsberuhigten Bereichen in der Landeshauptstadt werden geprüft, wobei ins-
29 besondere auch die Bedürfnisse des Lieferverkehrs und des ÖPNV beachtet
30 werden müssen.

31 32 33 **Optimierung der Fernstraßen in der Region**

34
35 Die Lehren der Vergangenheit zeigen, dass das Staumanagement als gesamtgesell-
36 schaftliche Aufgabe verstanden werden muss. Der Aus- und Neubau von Straßen
37 reicht alleine nicht aus. Die Umweltverbände warnen davor, durch Infrastrukturausbau
38 Verkehr zu induzieren. Durch die regelmäßige Kontrolle und Wartung der Straßen
39 und ihrer Bestandteile sowie durch die Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen kann
40 eine vorausschauende Optimierung des Straßennetzes in der Region die Störanfäl-
41 ligkeit des Systems Straße reduzieren. Damit wird die Verlässlichkeit der Verkehrs-
42 systeme insgesamt erhöht. Der Straßenbau erfüllt so – im Verbund mit den weiteren

1 Maßnahmen – eine wichtige Funktion zur Steigerung und Sicherstellung einer ver-
2 lässlichen Mobilität.

3
4 *Was bereits erreicht wurde*

5
6 Die Autobahn A 8 als zentrale Verkehrsschlagader der Region wurde in den vergan-
7 genen Jahren auf vielen Teilabschnitten bereits Stück für Stück auf drei Fahrstreifen
8 pro Richtung erweitert. Das Land wird auch weiterhin alles dafür tun, um den Verkehr
9 auf den Autobahnen A 8 und A 81 flüssiger zu gestalten. Die Landesregierung hat
10 sich zudem zum Ziel gesetzt, eine spürbare Verbesserung des Straßenzustandes zu
11 erreichen. Für den Bereich der Bundesfernstraßen stehen in diesem Jahr Erhal-
12 tungsmittel in Höhe von 350 Mio. Euro zur Verfügung. Der Landtag wird 2015 und
13 2016 für den Bereich der Landesstraßen und -brücken jeweils 50,5 Mio. Euro für den
14 Aus- und Neubau sowie 120 Mio. Euro für die Sanierung zur Verfügung stellen. Ge-
15 rade bei den Brücken drohen weitere Reduzierungen des zulässigen Gesamtgewichts
16 und folglich zusätzliche Fahrwege, die die Umwelt belasten. Auch die Kommunen
17 investieren erhebliche Mittel in den Erhalt und die qualitative Verbesserung ihrer
18 Straßennetze.

19
20 Die baureifen Bundesfernstraßenmaßnahmen wurden vom Land anhand von sechs
21 Einzelkriterien (Nutzen-Kosten-Faktor, Verkehrssicherheit, Lärmentlastung, Verkehrs-
22 fluss, Umweltverträglichkeit und Netzfunktion) priorisiert. Des Weiteren wurde auf Ba-
23 sis der Kriterien Straßenzustand, Verkehrsbelastung und Verkehrsfläche eine Dring-
24 lichkeitsliste der Erhaltungsmaßnahmen erstellt. Sie dient als Maßstab für die Vertei-
25 lung der Haushaltsmittel an die Dienststellen. Diese bedarfsorientierte Zuteilung der
26 Haushaltsmittel hat zur Folge, dass die schlechtesten Straßen als erstes saniert wer-
27 den und somit die Haushaltsmittel effizient verwendet werden. Damit die durch ver-
28 gangene Einsparprogramme stark dezimierte Straßenbauverwaltung des Landes die
29 anstehenden Aufgaben bewältigen kann, wurde für die Jahre 2015-2018 eine perso-
30 nelle Verstärkung (200 Stellen) beschlossen. Bei den Anmeldungen des Landes zum
31 Bundesverkehrswegeplan 2016 wurde ein Schwerpunkt auf die Sicherstellung der
32 Mobilität in der Region Stuttgart gelegt. Wo Innerortsbereiche durch Ausbaumaß-
33 nahmen (z.B. Umfahrungen) entlastet werden, soll die nachfolgende Umgestaltung
34 der vorhandenen Infrastruktur zur Verbesserung der Lebensqualität genutzt werden,
35 z.B. durch Begrünung und Platz für den Umweltverbund. Die Belange des innerstädti-
36 schen Handels und Wirtschaftsverkehrs müssen dabei berücksichtigt werden.

37
38 Um die gemeinsame Nutzung des Autos durch mehrere Mitfahrende zu unterstützen,
39 verfügt das Land Baden-Württemberg entlang der Bundesautobahnen und zweibah-
40 nigen Bundesstraßen bereits über rund 100 Park- und Mitfahrerparkplätze mit insge-
41 samt fast 5.000 Stellplätzen. Das Land prüft die Verbesserung und die Einrichtung
42 weiterer Park- und Mitfahrerparkplätze.

1 *Prioritäre Maßnahmen für die Zukunft*

- 2
- 3 - Die **Autobahn A8** wird auf dem Abschnitt vom Autobahnkreuz Stuttgart bis zur
- 4 Anschlussstelle Leonberg-Ost einen weiteren **Fahrstreifen** als Verflechtungs-
- 5 streifen erhalten, um auf diesem hochbelasteten Autobahnabschnitt durch Verstei-
- 6 gung und Verbesserung der Verkehrsabläufe die Stauanfälligkeit zu senken und
- 7 die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Bauarbeiten werden noch 2015 beginnen.
- 8
- 9 - Die **A 81** wird zwischen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb sechsstreifig aus-
- 10 gebaut. An der Anschlussstelle Stuttgart-Zuffenhausen (B 10) erfolgt im Verflech-
- 11 tungsbereich Heilbronn-Stuttgart ein Ausbau.
- 12
- 13 - Das Land hat weitere wichtige Projekte für den Bundesverkehrswegeplan ange-
- 14 meldet, darunter den 6-streifigen Ausbau des Alaufstiegs als höchst prioritäre
- 15 Maßnahme am nationalen und transeuropäischen Netz und den weiteren Ausbau
- 16 zwischen der Anschlussstelle Wendlingen und dem Autobahnkreuz Stuttgart der
- 17 A 8, den Ausbau der A 81 bei Ludwigsburg (Anschlussstelle Pleidelsheim bis An-
- 18 schlussstelle Zuffenhausen), den Ausbau der B 27 zwischen dem Abzweig B 312
- 19 und dem Echterdinger Ei einschließlich des Fildertunnels, der Neu- und Ausbau
- 20 der B 10 (im Filstal einschließlich der Ortsumfahrung bis Geislingen/Ost), bei En-
- 21 zweihingen und Münchingen, sowie den Aus- bzw. Neubau der B 14 bei Backn-
- 22 ang und Oppenweiler. Die Belange des Umweltschutzes müssen dabei berück-
- 23 sichtigt werden.
- 24
- 25

26 **Sicherung und nachhaltige Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs**

27

28 Starke und innovationsfreudige Unternehmen bilden die Grundlage für den Wohlstand

29 der Region Stuttgart. Sie sind auf ein leistungsfähiges Verkehrssystem angewiesen –

30 für die Mobilität ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ebenso wie für den Versand

31 und den Empfang von Gütern. Die Wirtschaft weist darauf hin, dass die gleitende Mit-

32 telfristprognose des Bundesverkehrsministeriums für den Zeitraum 2015-2018 zu

33 dem Ergebnis kommt, dass derzeit eine Steigerung des Bruttoinlandsprodukts von 1,5

34 Prozent mit einer Zunahme der Straßengüterverkehrsleistung um 2,8 Prozent einher-

35 geht.

36

37 Unser Wirtschaften verursacht einerseits Verkehr. Andererseits ist die Mobilität von

38 Gütern und Personen auch Voraussetzung für eine erfolgreiche Volkswirtschaft. Da-

39 her müssen sowohl die Ver- als auch die Entsorgung in Industrie und Handel sicher-

40 gestellt sein. Zugleich soll der Wirtschaftsverkehr in Einklang mit Mensch und Umwelt

41 entwickelt und Transporte stadtverträglich abgewickelt werden. Um die Belastungen

1 durch innerstädtischen Güterverkehr zu reduzieren, arbeiten Wirtschaft und öffentli-
2 che Hand bei der Erprobung neuer Logistik-Ansätze zusammen.

3 4 *Was bereits erreicht wurde*

5
6 Im Auftrag der IHK Region Stuttgart entstand die Studie „Innenstadtlogistik mit Zu-
7 kunft“, die mögliche Maßnahmen für einen nachhaltigen und funktionierenden Wirt-
8 schäftsverkehr in Stuttgart aufzeigt. Auf Empfehlung der Gutachter hin wurde ein Ar-
9 beitskreis Innenstadtlogistik ins Leben gerufen, der bislang von der IHK organisiert
10 wurde. In diesem Arbeitskreis erarbeiteten Vertreterinnen und Vertreter der städti-
11 schen Ämter, der Wirtschaft und der Wissenschaft auf Anregung des Gemeinderats
12 Vorschläge für eine Überprüfung der Lieferzeitfenster, eine Optimierung im Bereich
13 Baustellen- und Veranstaltungsmanagement sowie zur umweltfreundlicheren Beliefe-
14 rung im Innenstadtbereich. Im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität setzte ein
15 großer Paketzusteller mehrere E-Fahrzeuge für seine Zustellungen ein,

16
17 In vielen Landkreisen, Städten und Gemeinden ist es gelungen, durch Verkehrslen-
18 kungsmaßnahmen den Schwerlastverkehr auf den Haupttrouten zu halten, bzw. es
19 sind entsprechende Konzepte in Arbeit.

20 21 *Prioritäre Maßnahmen für die Zukunft*

- 22
- 23 - Die Landeshauptstadt Stuttgart prüft die Umsetzung der Empfehlungen des Ar-
24 beitskreises Innenstadtlogistik. Zusammen mit der IHK Region Stuttgart und unter
25 Einbeziehung der anderen Mitglieder des Arbeitskreises Innenstadtlogistik soll die
26 Umsetzung eines **Pilotversuchs für die City-Logistik** im Bereich der Stuttgarter
27 Innenstadt vorangetrieben werden. Basis dafür ist die von der IHK beauftragte
28 Kurzstudie zur Belieferung mit Lastenrädern.
 - 29
30 - Die Landeshauptstadt Stuttgart beabsichtigt, noch im Jahr 2015 ein **LKW-**
31 **Empfehlungsnetz** einzuführen. Damit soll der Schwerverkehr auf möglichst un-
32 empfindlichen Routen im Hauptverkehrsstraßennetz gebündelt werden, um sen-
33 sible Gebiete (Wohn-, Grün- und Erholungsgebiete) zu schonen.
 - 34
35 - Die Landeshauptstadt Stuttgart will bei der Entwicklung neuer Quartiere **alternati-**
36 **ve Belieferungskonzepte** bereits frühzeitig in der Planungsphase berücksichti-
37 gen.
 - 38
39 - Das Land, der Verband Region Stuttgart, die Landeshauptstadt, die Landkreise
40 sowie die Wirtschaft setzen sich für den **Ausbau der Neckarschleusen** auch
41 zwischen Heilbronn und Plochingen zur Nutzung durch 135 m-Schiffe ein. Damit
42 können die Güterschifffahrt ertüchtigt, die Potenziale der Neckarhäfen Stuttgart

1 und Plochingen gehoben und das Straßennetz vom Güterverkehr entlastet wer-
2 den.

3 4 **Betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement**

5
6 Die Unternehmen und Behörden in der Region Stuttgart sind auch für die Mobilität
7 ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf ein leistungsfähiges Verkehrssystem ange-
8 wiesen. Allerdings trägt die hohe Zahl an Pendlerverkehren und Dienstfahrten gleich-
9 zeitig zum Verkehrsaufkommen bei.

10 Mobilitätsmanagement kann diese Verkehre beeinflussen und reduzieren oder auf
11 nachhaltige Verkehrsträger umlenken. Durch mehr Flexibilität bei Arbeits- und Ge-
12 schäftszeiten kann das Verkehrssystem in Spitzenstunden entlastet werden, indem
13 Pendlerinnen und Pendler auch frühere oder spätere Verbindungen nutzen. Auch in-
14 novative Lösungen zum Fuhrparkmanagement unter Nutzung alternativer Antriebe
15 sollen erprobt und gefördert werden.

16 17 *Was bereits erreicht wurde*

18
19 Zahlreiche Unternehmen und Behörden bieten ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
20 Jobtickets an. Die Verkehrsverbünde- und Unternehmen bewerben diese Maßnahme
21 des Mobilitätsmanagements aktiv. Die Landkreise Göppingen und Ludwigsburg ha-
22 ben bereits vor Jahren attraktive JobTickets eingeführt und fördern diese mit beachtli-
23 chen Eigenmitteln. Der VVS hat zum 1. April 2014 die Konditionen für sein Jobticket
24 geändert und Anreize für Arbeitgeber gesetzt, ihren Mitarbeitern einen Zuschuss zu
25 den Fahrtkosten zu zahlen. Der Verkauf des Jobtickets hat sich als Resultat innerhalb
26 eines Jahres um 20 % erhöht. So gibt beispielsweise die Stadtverwaltung Stuttgart
27 ihren Beschäftigten einen Zuschuss zum Jobticket. Davon machen inzwischen über
28 10.000 Beschäftigte (über 50% der Gesamtbelegschaft) Gebrauch. Auch Mitarbeite-
29 rinnen und Mitarbeiter der Stadt Ludwigsburg, des Landkreises Böblingen und des
30 Rems-Murr-Kreises erhalten einen solchen Zuschuss.

31 Die Landeshauptstadt, der Rems-Murr-Kreis, die Stadt Ludwigsburg, die Wirtschafts-
32 förderung Region Stuttgart GmbH (WRS) und viele weitere Kommunen haben sich
33 zudem zum Ziel gesetzt, Unternehmen und andere Organisationen dabei zu unter-
34 stützen, die Mobilität ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Kundinnen und
35 Kunden effizienter, umweltfreundlicher und kostengünstiger zu gestalten. Die Stadt
36 Ludwigsburg beispielsweise unterstützt dies in Form von Umfragen, Beratungen,
37 Workshops und dem Aufbau von Netzwerken, der Rems-Murr-Kreis mit der Initiative
38 „bike & work“. Mit der Deutschen Konferenz für Mobilitätsmanagement (DECOMM
39 2015) im Juni 2015 in Stuttgart wurde ein starkes Signal gesetzt. Die Region Stuttgart
40 fördert seit dem Jahr 2012 im regionalen Förderprogramm „Modellregion für nachhal-

1 tige Mobilität“ innovative Mobilitätsprojekte, wobei das betriebliche Mobilitätsma-
2 nagement ein wichtiges Element darstellt.

3 Die Landesregierung Baden-Württemberg erhöht im Rahmen der Beschaffungsinitia-
4 tive des Landes kontinuierlich im eigenen Fuhrpark den Anteil der Fahrzeuge mit
5 elektrischem Antrieb auf 10 Prozent. Auch die Landeshauptstadt erhöht sukzessive
6 den Anteil von E-Fahrzeugen (Hybrid- und Elektrofahrzeuge).

7 8 *Prioritäre Maßnahmen für die Zukunft*

- 9
- 10 - Das Land Baden-Württemberg und der Landkreis Esslingen werden zum Januar
11 2016 ein bezuschusstes **Jobticket** für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein-
12 führen. Landesregierung und Landeshauptstadt werden zudem ihren Mitarbeite-
13 rinnen und Mitarbeitern ein gemeinsames **Mitfahrportal** (TwoGo) anbieten.
 - 14
 - 15 - Die Landesregierung wird eine **Netzwerkveranstaltung** zum betrieblichen Mobili-
16 tätsmanagement durchführen. Die Landeshauptstadt Stuttgart und die IHK Regi-
17 on Stuttgart prüfen den Aufbau einer gemeinsamen **Servicestelle** für das betrieb-
18 liche Mobilitätsmanagement. Der ACE Auto Club Europa wird sein durch das
19 BMUB gefördertes Projekt „Gute Wege – nachhaltige Mobilität für Arbeitnehme-
20 rinnen und Arbeitnehmer“ in die regionale Arbeit zum Betrieblichen Mobilitätsma-
21 nagement einbringen.
 - 22
 - 23 - Um die Verkehrsinfrastruktur der Region gleichmäßiger auszulasten, sollen Erfah-
24 rungen aus anderen Gebieten Deutschlands und Europas im Bereich **Anfangs-**
25 **zeitenmanagement** z.B. für Schulen und Hochschulen genutzt werden. So kön-
26 nen Verkehrsspitzen entzerrt werden.

27 28 29 **Fazit**

30
31 Die Region Stuttgart hat bei der Mobilität viel zu bieten und steht zugleich vor großen
32 Herausforderungen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Mobilitätsgipfels wollen
33 die weitere Entwicklung so gestalten, dass eine international beachtete nachhaltige
34 Mobilitätsregion entsteht. In dieser integrierten Zielsetzung und der Vielfalt an daraus
35 abgeleiteten Maßnahmen besteht der Weg nach vorne, um auf die Herausforderun-
36 gen zu reagieren und gleichzeitig den unterschiedlichen Bedürfnissen der beteiligten
37 Akteure Rechnung zu tragen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Mobilitätsgip-
38 fels werden weiterhin in den bewährten Gremien und Arbeitskreisen eng zusammen-
39 arbeiten, um die Mobilitätssituation in der Region Stuttgart zu verbessern.