

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

- 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

- 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)

<p>Maßnahme: Ausbau / Verbesserung des ÖPNV (auch: straßengebundener ÖPNV)</p>
<p>Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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
<p>Beabsichtigte Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Höhere Attraktivität des ÖPNV - Ausfallsicherheit (Verlässlichkeit)
<p>Mögliche Wechselwirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tws. Verkehrsflächenverbrauch zu Ungunsten des MIV - Freigabezeiten an LSA zu Ungunsten des MIV
<p>Hemmnisse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosten - Personal zur Umsetzung
<p>Merkmale zur Weitergabe an die AG Öffentlicher Verkehr, SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung, Infrastruktur (Fokus: SPNV) - Siedlungsstruktur - Pünktlichkeit der Reisekette - Integrierte Nahmobilität - Sicherheit, Qualität - Betriebl. Mobilitätsmanagement - Nutzung neuer Technologien <p>Wg. Corona:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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)