

Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Positionspapier

Arbeitsgruppe Klimaschutz, E-Mobilität, Neue Mobilität

November 2020

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

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

1 Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

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

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

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

2 Die urbane Mobilität in der Corona-Pandemie

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

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

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

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

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

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

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

4 Leitmaßnahmen

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

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

4.1 Leitmaßnahme: Schaffung gesetzlicher Grundlagen für einen Mobilitätspass

Begründung der Auswahl

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

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

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

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

Handlungsschritte

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

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

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

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

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

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

Begründung der Auswahl

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

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

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

Handlungsschritte

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

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

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

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

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

4.3 Leitmaßnahme: Flächendeckendes (Neu-)Bürger Direkt Marketing

Begründung der Auswahl

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

Handlungsschritte

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

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

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

Die Wirkung der Leitmaßnahme wird wie folgt bewertet:

Reduktion CO ₂ -Emissionen	Verkehrsverlagerung	Verkehrsvermeidung	Verkehrsoptimierung
●	●	(●)	

5 Dissenspunkte und Diskussionsansätze

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

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

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

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

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

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

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

6 Erläuterungen

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

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

***Erläuterungen:*

Reduktion CO2-Emissionen:

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

Verkehrsverlagerung:

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

Verkehrsvermeidung:

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

Verkehrsoptimierung:

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