



Strategie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Nachhaltige Mobilität - Für Alle



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR



**NEUE
MOBILITÄT**
bewegt nachhaltig

Inhaltsverzeichnis

Grußwort Minister Winfried Hermann	5
1. Wo wir stehen – Trends und Entwicklungen	6
2. Wo wir hin wollen – Leitbilder für Baden-Württemberg	9
Leitbild: Nachhaltige Mobilität - nutzt die beste Technik und vernetzt alle Verkehrsträger	10
Leitbild: Nachhaltige Mobilität - ist Motor für Beschäftigung und Innovation	10
Leitbild: Nachhaltige Mobilität - steht in Einklang mit Mensch und Umwelt	11
Leitbild: Nachhaltige Mobilität - stärkt die Lebensqualität in unseren Siedlungen	11
3. Wie wir hinkommen – Mit Geist und Technik zur Pionierregion	13
Automobil- und Fahrzeugtechnik	14
Straßenverkehr	16
Güterverkehr und Logistik	19
Luftverkehr	21
Öffentliche Verkehrsmittel / Bus und Bahn	22
Innovation, Digitalisierung & multimodaler Verkehr	24
Rad- und Fußverkehr	26
Lebenswerte Siedlungen	29
4. Kommen Sie mit – Ausblick	32
Weitere Informationen	34



Grußwort



Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg

**SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,
LIEBE BÜRGERINNEN UND BÜRGER,**

Baden-Württemberg wird Pionierland für nachhaltige Mobilität. Diesen hohen Anspruch füllen täglich tausende Menschen mit Leben: ob Beschäftigte im öffentlichen Verkehr, Tüftler an innovativen Technologien, Anbieter neuer Dienstleistungen – oder auch einfach diejenigen, die im Alltag eine der vielen Möglichkeiten zur Fortbewegung ohne Auto nutzen.

Soviel ist sicher: Die Mobilität der Zukunft wird anders aussehen als heute. Sie baut auf neue Technik und besseres Management. Wer mit Muskel- statt Motorkraft arbeitet, verbrennt Fett, nicht Öl. Wer sich vernetzt fortbewegt, gewinnt neue Freiheiten. Wer auf Sparsamkeit bei Motoren achtet, spürt es im Geldbeutel. Es ist vieles möglich, und ich bin sicher, in Baden-Württemberg werden die Menschen die Möglichkeiten nutzen.

Auch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur trägt täglich seinen Teil bei. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen für den Erhalt unserer Straßen, legen Förderprogramme auf, wenden geltendes Recht an und entwickeln es weiter. Das ist nicht immer spektakulär, aber wichtig ist es immer. Für Außenstehende werden oft aber nur Einzelentscheidungen sichtbar.

Damit die Herausforderung und die Aufgaben sichtbar werden und um zu verdeutlichen, wie einzelne Maßnahmen in diese Richtung wirken, haben wir die vorliegende Strategie erstellt. Sie steht unter dem Motto „Nachhaltige Mobilität – für alle“. Dies macht klar: Nachhaltige Mobilität ist keine Nische, sondern muss Chancen für alle bieten. Sie kann aber auch nicht von einem Ministerium alleine umgesetzt werden. Schon bisher waren Kommunen, Unternehmen, Verbände, die Wissenschaft und viele weitere im Sinne nachhaltiger Mobilität aktiv. Das ist gut so – und es müssen noch mehr werden.

Die Strategie „Nachhaltige Mobilität – für alle“ macht transparent, woran das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur arbeitet. Sie ist gleichzeitig eine Selbstbindung des Ministeriums. Ich hoffe, sie wird von vielen interessiert gelesen, kritisch analysiert und konstruktiv begleitet. Ich hoffe aber auch, dass sie Ihnen manche Anregung bietet, selber weitere Aktivitäten zu entwickeln und uns auf dem Weg zur Pionierregion für nachhaltige Mobilität zu unterstützen und zu begleiten.

A handwritten signature in black ink, reading "Winfried Hermann". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Mit freundlichen Grüßen
Winfried Hermann



1. Wo wir stehen – Trends und Entwicklungen

MENSCHEN UND UNTERNEHMEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG MACHEN SICH AUF DEN WEG IN RICHTUNG NACHHALTIGE MOBILITÄT.

Die Landesregierung unterstützt sie dabei, ebenso wie dies viele Kommunen und Verbände bereits tun. Dabei gilt es eine Vielzahl an Aspekten zu bedenken und in eine sinnvolle Reihenfolge zu bringen. Wie das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) dies bereits heute gestaltet und in Zukunft weiter gestalten möchte, davon handelt das vorliegende Dokument. Jedes Jahr¹ importiert Baden-Württemberg ca. 5 Mio. Tonnen Erdöl – allein für den Verkehr. Dies entspricht der Füllung von mehr als 200.000 Tanklastern. Dafür überweisen Baden-Württembergs Bürgerinnen und Bürger mindestens 3 Mrd. Euro im Jahr an die ölexportierenden Länder. Diese und weitere Herausforderungen wie der Klimaschutz, Lärm- und Luftbelastungen sowie der demografische Wandel zeigen: Nachhaltige Mobilität für alle braucht neue Lösungen.

VIELE MENSCHEN MACHEN SICH BEREITS HEUTE AUF DEN WEG IN RICHTUNG EINER NACHHALTIGEN MOBILITÄT.

Dies zeigt sich dem MVI nicht nur in dem hohen Zuspruch und den vielen Anregungen und Ideen für verschiedene Projekte und Maßnahmen des Ministeriums. Es zeigt sich auch in den statistischen Zahlen.

DIE NUTZUNG UMWELTFREUNDLICHER VERKEHRSMITTEL NIMMT ZU. BEREITS 2008 LAG DER ANTEIL DES UMWELT-VERBUNDS AN DER ANZAHL DER WEGE BEI 39 PROZENT.

Davon verteilen sich acht Prozent auf den öffentlichen Verkehr, acht Prozent auf den Radverkehr und 23 Prozent auf den Fußgängerverkehr. Neuere Zahlen werden 2016 vorliegen.

FAHRRAD UND BAHN EROBERN MARKTANTEILE.

Besonders rasant steigt die Nachfrage nach Nahverkehrszügen: Sie hat sich in Baden-Württemberg seit dem Jahr 2002 bis ins Jahr 2012 mehr als verdoppelt. Eine Forsa-Umfrage aus dem Jahr 2014 ermittelt für Baden-Württemberg, dass 75 Prozent der Menschen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen. Das ist der beste Wert eines Flächenlandes, besser sind nur die Stadtstaaten. Der Radverkehrsanteil in Baden-Württemberg ist 2008 gegenüber 2002 zwar nur um einen Prozentpunkt gestiegen. In „Vorradler“-Städten wie beispielsweise Freiburg oder Heidelberg liegt jedoch der Radverkehrsanteil bereits heute bei fast 30 Prozent und zieht in den Kernstädten damit mit dem Autoverkehr gleich. In Karlsruhe stieg der Radverkehrsanteil innerhalb von zehn Jahren von 16 auf 25 Prozent.

¹ Schätzung auf Grundlage eines Anteils Baden-Württembergs von 10 Prozent am Bundesverbrauch.



DER TREND, IMMER ÖFTER UND WEITER AUTO ZU FAHREN, SCHEINT GEBROCHEN.

So verzeichnen Fahrzeugzählungen auf Straßen in Baden-Württemberg seit 2008 zwar Schwankungen, aber keinen vielfachen Anstieg im Pkw-Verkehr mehr.

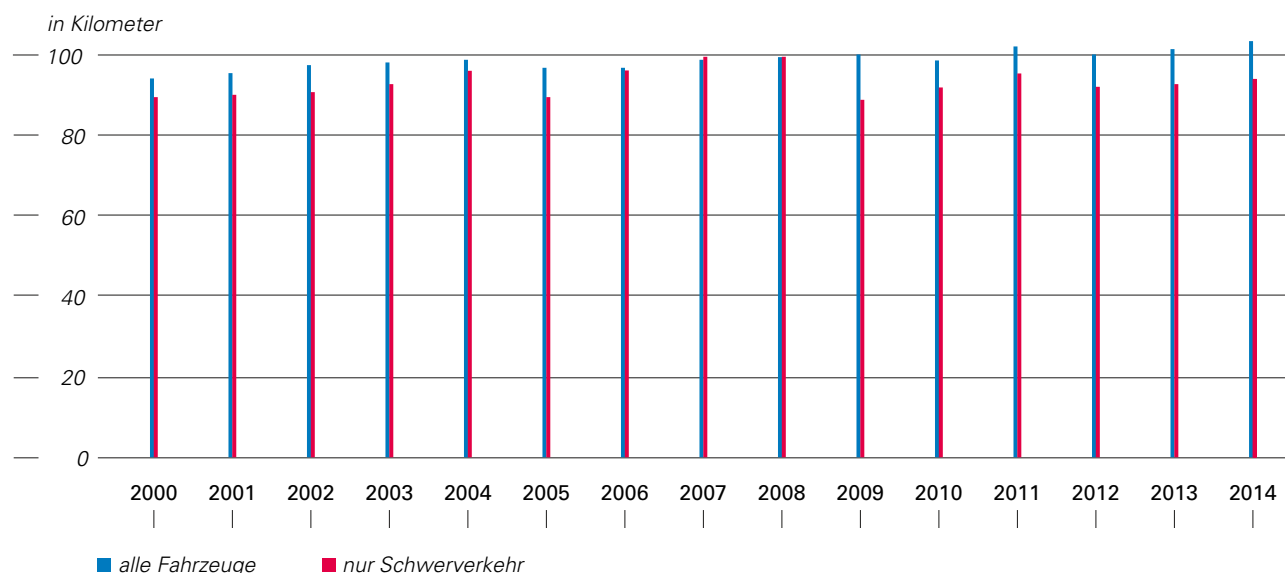
DAS AUTO WIRD VOM STATUSSYMBOL ZU EINEM VON MEHREREN VERKEHRSMITTELN.

Drei von fünf Befragten der unter 30-Jährigen sind, laut einer repräsentativen Befragung durch TNS Infratest im Jahr 2012, das Handy und der Computer wichtiger als ein eigenes Auto. Jungen Menschen ist der Besitz eines eigenen Autos immer weniger wichtig. Für 55 Prozent der Befragten der sogenannten Prophet-Studie ist das Auto nur noch ein Werkzeug der Mobilität. Laut einer Forsa-Befragung aus dem Jahr 2014 nutzen in Deutschland nur

11 Prozent der Menschen ausschließlich ihr Auto als Verkehrsmittel, in Baden-Württemberg sogar nur acht Prozent. Gleichzeitig nimmt die Altersgruppe der über 60-Jährigen immer weiter zu. Damit steigt der Anteil der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die auf sichere, attraktive und barrierefreie Fußwege und einen funktionierenden ÖPNV angewiesen sind.

DER WACHSTUMSTREND IM GÜTERVERKEHR IST KEIN NATURGESETZ.

Der Güterverkehrsaufwand verzeichnete in Baden-Württemberg im Jahr 2008 das Allzeithoch (Stand 2013). Steigende Handelsverflechtungen in Europa müssen nicht zwangsläufig auch steigende Warenströme mit sich ziehen. Der Warenwert wird auch über die Qualität gesteigert und nicht notwendigerweise über die Masse an Produkten.



Grafik 1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken auf Autobahnen in Baden-Württemberg 2000-2014, 2008=100, Quelle: Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg



WER EIN AUTO NUTZEN MÖCHTE, MUSS NICHT ZWANGSLÄUFIG EINES BESITZEN.

Carsharing erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Bereits heute hat fast die Hälfte der Bundesbürger ein Carsharing-Angebot im Lebensumfeld. Dieser Dynamik spielt die fortschreitende Digitalisierung in die Hände, die das Ausleihen von Autos mit Chipkarten und Smartphones einfacher und bequemer macht. Die Hauptstadt des Carsharings in Deutschland ist Karlsruhe. Nirgendwo sonst in Deutschland gibt es so viel Carsharing-Autos je EinwohnerIn. Im Jahr 2014 waren hier schon rund 500 Autos im stationären Carsharing registriert. Sie entlasten Karlsruhes Straßen um etwa 4.000 Autos.

DIE ZAHL NEUER FÜHRERSCHNEINE PRO JAHR IST IN BADEN-WÜRTTEMBERG SEIT 2008 RÜCKLÄUFIG.

Der Führerscheinbesitz ist derzeit im ländlichen Raum signifikant höher als in den Ballungsräumen. Betrachtet man den Führerscheinbesitz altersgruppenspezifisch, dann ist bei der jüngeren Altersgruppe von 18 bis 29 Jahren ein rückläufiger Trend festzustellen, dem eine wachsende Führerscheinverfügbarkeit in den höheren Altersgruppen insbesondere ab 40 Jahren gegenüber steht.

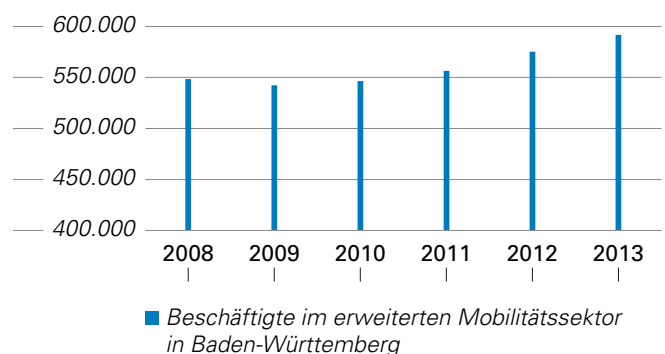
TRANSPORT UND MOBILITÄT SCHAFFEN BESCHÄFTIGUNG UND WOHLSTAND IN BADEN-WÜRTTEMBERG.

Die Zahl der Beschäftigten im Automobilsektor (Kfz-Produktion und Zulieferer) ist in Baden-Württemberg traditionell sehr hoch. Derzeit sind 215.000 Beschäftigte in der Automobilproduk-

tion tätig. Nimmt man den Kfz-Handel und die Kfz-Reparatur hinzu, erhöht sich diese Zahl auf 290.000 Arbeitsplätze. An der gesamten Wertschöpfung Baden-Württembergs stellt der Fahrzeugbau einen Anteil von knapp sieben Prozent (drei Prozent im Bundesdurchschnitt).

DIE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG VON MOBILITÄT GEHT ÜBER DAS PRODUZIERENDE GEWERBE HINAUS.

Sie umfasst auch in immer stärkerem Maße den Dienstleistungsbereich (ÖPNV, Logistik, Taxi, Carsharing, Tourismus etc.). Im gesamten Mobilitätssektor sind fast 600.000 Menschen beschäftigt. Neben den Beschäftigten aus der Automobilproduktion sind dies z. B. 110.000 Beschäftigte im Tourismus und Gastgewerbe sowie 165.000 im Bereich Logistik, Bahn- und Busverkehr. Dazu kommen weitere im Bereich der Instandhaltung von Verkehrswegen, des Fahrzeugverleihs, der Logistik und von sonstigen mobilitätsbezogenen Dienstleistungen. Durch die weitere Entwicklung hin zu einer nachhaltigen Mobilität kann diese Beschäftigtenzahl auch in Zukunft weiter wachsen.



Grafik 2: Beschäftigte im erweiterten Mobilitätssektor in Baden-Württemberg
Quelle: Statistisches Landesamt



2. Wo wir hin wollen – Leitbilder für Baden-Württemberg

Grundsatz unserer Politik der nachhaltigen Mobilität ist es, Mobilität für alle Menschen zu gewährleisten. Damit diese nachhaltig ist, muss sie ohne Einschränkung anderer Menschen und der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes funktionieren. Zentrales Ziel ist es, die heutigen 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.

„Nachhaltige Mobilität heißt, die heutigen Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft in einer dauerhaft umweltverträglichen Weise zu gewährleisten. Dies gilt für Menschen und Wirtschaft. Zudem müssen die Mobilitätschancen benachteiligter Bevölkerungsgruppen verbessert werden“.

Nachhaltige Mobilität ist mehr als Verkehrspolitik. Denn Mobilität geht nicht von Verkehrsmitteln, sondern von den Bedürfnissen der Menschen aus, die einen Ortswechsel erforderlich machen.

Dabei wechseln im Verkehr Personen oder Güter den Ort, aus Mobilitätsperspektive kommen z. B. auch Informationen hinzu. Durch den Begriff der 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.

Die vorliegende Strategie geht davon aus, dass Mobilität für alle in Baden-Württemberg auch innerhalb der durch den Naturhaushalt gesetzten Grenzen erreichbar ist. Auch bei weniger Verkehr sind die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen zu erfüllen.



Mit dem Ansatz der nachhaltigen Mobilität verbindet das MVI vier Leitbilder, die die quantifizierten Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie der Landesregierung illustrieren. Diese werden im Maßnahmenplan im folgenden Kapitel wieder aufgegriffen und bis ins Jahr 2030 fortgeschrieben.

Leitbild: Nachhaltige Mobilität - nutzt die beste Technik und vernetzt alle Verkehrsmittel

Nachhaltige Mobilität muss alle Verkehrsträger in den Blick nehmen. Ob Bahnen und Busse, Auto oder Fahrrad, jedes Verkehrsmittel hat seine Vorzüge. In Zukunft gilt es, einen Verbund aus umweltfreundlichen Verkehrsmitteln aufzubauen, bei dem Menschen die Möglichkeit haben, für den jeweils geplanten Weg das beste verfügbare Verkehrsmittel zu wählen. Das Rückgrat dieses Umweltverbundes ist der öffentliche Verkehr mit Bus und Bahn. Zum Umweltverbund gehören auch Taxi und Carsharing-Autos für Situationen, in denen ein Pkw unverzichtbar ist, etwa bei größeren Transporten. In der Nahmobilität gewährleistet der Fußverkehr große Anteile der Wege – auch Wege zu anderen Verkehrsmitteln. Das Fahrrad erlebt in vielen europäischen Städten eine Renaissance, die durch neue Techniken ausgebaut wird. Im ländlichen Raum wird auch der private Pkw weiter eine tragende Rolle spielen.

Ob Smart-Phone-App oder Bike and Ride-Station: In Zukunft sollen alle Informationen über alle Verkehrsmittel verfügbar sein, die Abrechnung leicht von der Hand gehen und Umsteigemög-

lichkeiten durch die notwendige Infrastruktur gewährleistet sein. Alle Verkehrsmittel sollen dabei technisch optimiert werden, vom Fußweg durch Kartennavigation bis zur Elektromobilität in Auto, Bahn und Fahrrad. Ein wesentliches Potential bieten dabei Effizienztechnologien, die etwa beim Pkw mittelfristig die größten Umweltentlastungen versprechen.

Leitbild: Nachhaltige Mobilität - ist Motor für Beschäftigung und Innovation

Gerade in einem Industrieland wie Baden-Württemberg gehen Innovationsfähigkeit und Beschäftigung Hand in Hand. In Baden-Württemberg wurde das Auto erfunden. In Baden-Württemberg wurde auch das Fahrrad erfunden. Wer morgen im Geschäftsfeld Mobilität erfolgreich sein möchte, muss die Ideen dazu heute entwickeln. Mobilität ist Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung. Nachhaltige Mobilität sichert industrielle Arbeitsplätze in der Fahrzeugproduktion und schafft zusätzliche Arbeitsplätze im öffentlichen Verkehr, bei neuen Mobilitätsdienstleistungen in Verleih, Service und Kommunikation, bei der Erhaltung und Optimierung der Infrastruktur sowie im Tourismus von Baden-Württemberg.

Unsere Forschung hat höchstes Niveau, auch im Mobilitätssektor. Dies wollen wir für die nachhaltige Mobilität nutzen. Zur Wirtschaftlichkeit gehört das Kostenbewusstsein, das im Verkehrssektor durch Berücksichtigung aller Kosten der Verkehrsträger noch wachsen muss. Zudem muss auch morgen noch der



Gütertausch als Grundlage einer entwickelten Volkswirtschaft mit einem hohen Spezialisierungsgrad und hoher Produktivität gewährleistet sein. Wir brauchen ein effizientes Verkehrssystem, das Anreize setzt, Wegeketten kurz zu halten und Bahn und Schiff zu nutzen.

Leitbild: Nachhaltige Mobilität - steht in Einklang mit Mensch und Umwelt

Baden-Württemberg übernimmt Verantwortung für globalen Klimaschutz, Ressourceneffizienz und den Erhalt seiner vielgestaltigen Landschaften. Mit einer nachhaltigen Mobilität leisten wir einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Dabei kann und muss Baden-Württemberg von fossilen Kraftstoffen Schritt für Schritt unabhängig werden (Dekarbonisierung). Nachhaltige Mobilität erfordert Investitionen in Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Lärmschutz und Luftreinhaltung sowie in die Wiedervernetzung von Lebensräumen.

Weite Teile unseres Landes gehören zum ländlichen Raum. Um die Schönheit der Landschaft und ihren Erholungswert nicht preiszugeben, um eine Natur mit hoher Artenvielfalt zu gewährleisten und um der Land- und Forstwirtschaft ihren Raum zu geben, sind Flächen sparsam zu nutzen. Dazu tragen wir im Rahmen der nachhaltigen Mobilität bei, indem wir vorrangig das bestehende Verkehrswegenetz erhalten und gemäß dem Stand der Technik sanieren. Der Aus- und Neubau der Infrastruktur (Bahn, ÖPNV, Straße, Rad, Fuß) konzentriert sich nach klaren

Prioritäten auf die wichtigsten Vorhaben. Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen sind so zu gestalten, dass die Innenentwicklung gestärkt und der Siedlungsdruck auf die Freiräume reduziert wird. Die Verkehrsbelastung der Straßen verringern wir durch Verlagerung auf Bahn-, Schiffs-, Bus-, Rad- und Fußverkehr.

Leitbild: Nachhaltige Mobilität - stärkt die Lebensqualität in unseren Siedlungen

Unsere Städte sind in den letzten Jahren attraktiver geworden – wir sehen eine verstärkte Zuwanderung in die Ballungszentren. Dennoch leiden Lebensqualität und Gesundheit vieler Menschen noch immer unter Lärm, schlechter Luftqualität und fehlender Aufenthaltsqualität im Raum. Viele Menschen, gerade in den Städten, stellen ihr Mobilitätsverhalten um und nutzen immer mehr das Fahrrad, Carsharing, Bus und Bahn oder gehen zu Fuß.

Dieser Trend ist zu unterstützen, so dass Menschen die Vorteile ihres Verhaltens auch stärker selbst erleben: mehr Platz im öffentlichen Raum zum Verweilen und Spielen, weniger Lärm und bessere Luft sowie gute Nahversorgung für die Bedürfnisse des täglichen Bedarfs. Daher muss das Leitbild der autogerechten Siedlung auch in der gelebten Wirklichkeit durch die Siedlung für alle mit hoher Lebensqualität abgelöst werden.



Auf gemeinsame Grundsätze der Stadtentwicklung nach dem Leitbild der Europäischen Stadt haben sich die zuständigen Ministerinnen und Minister der EU-Mitgliedsstaaten geeinigt und diese in der Leipzig-Charta festgehalten. Ziel ist es, in Baden-Württemberg eine der ersten Metropolregionen in Europa vorzuweisen, die die EU-Ziele für die Luftqualität einhält. Fußgängerinnen und Radfahrer müssen sichere, durchgängige und attraktive Wege vorfinden. Eine gute Nahversorgung auch im

ländlichen Raum soll dazu beitragen, dass immer mehr Wege mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt werden. Zudem sollte auch dort die nächste Haltestelle für alle gut erreichbar und durch einen regelmäßigen öffentlichen Nahverkehr erschlossen sein. Von drei bis 93 – von klein auf bis ins hohe Alter – soll so die selbstständige und sichere Mobilität garantiert und der Straßenraum als attraktiver Lebensraum mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet sein.



3. Wie wir hinkommen – Maßnahmenplan 2020

Baden-Württemberg soll Pionierregion für nachhaltige Mobilität werden. Aufbauend auf den vier Leitbildern beschreibt das folgende Kapitel die quantifizierten Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie der Landesregierung und baut darauf Maßnahmen auf. Die Ziele und Maßnahmen beziehen sich auf den Horizont bis 2020, teils sind spürbare Änderungen aber erst bis 2030 zu erwarten, so dass auch für diesen Zeitraum Ziele benötigt werden.

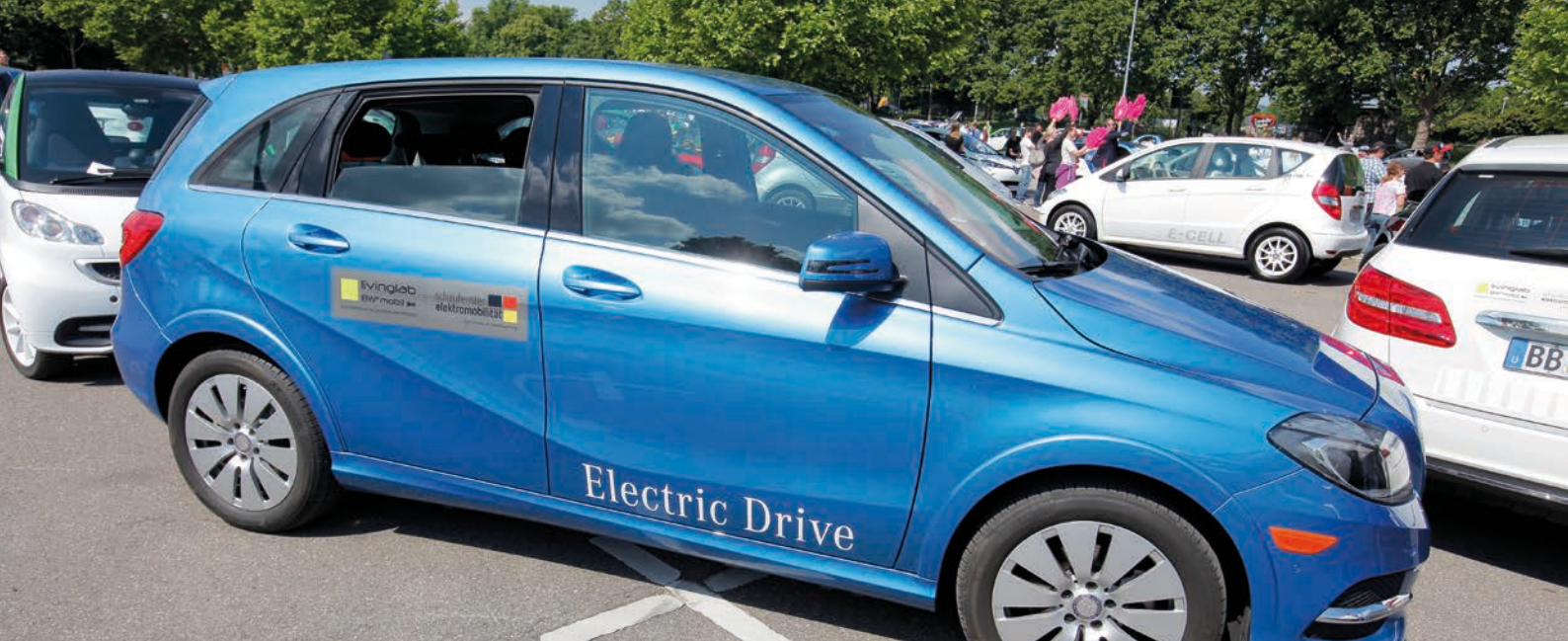
Mobilität soll für alle in Baden-Württemberg umwelt- und sozialverträglich möglich sein. Dazu gehört zunächst eine faire Verteilung von Kosten. Subventionen, also auch einen Verzicht auf die Anlastung von Kosten, soll es künftig grundsätzlich nur noch für umweltfreundliche Verkehrsträger und Einrichtungen geben. Auch Folgekosten, die erst in der Zukunft anfallen, müssen künftig bei Entscheidungen z. B. zu Investitionen stärker berücksichtigt werden.

Die Strategie der Nachhaltigen Mobilität in Baden-Württemberg verfolgt als übergreifendes Ziel, die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis zum Jahr 2020 um 20 Prozent und bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent zu vermindern¹. Das MVI hat hierzu ein Maßnahmenpaket erarbeitet, das Bestandteil des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts der Landesregierung ist. Alle nachfolgenden Maßnahmen dienen dem Erreichen des genannten Ziels.

Dabei sind grundsätzlich alle Ansätze des Klimaschutzes zu verfolgen. Erstens sind mögliche Einsparungen bei der Art und Menge des Verkehrs zu beachten, die z. B. aus kürzeren Wegenketten oder intelligenter Logistik entstehen können. Zweitens sind technologische und organisatorische Effizienzsteigerungen in den Blick zu nehmen, die sich z. B. aus intelligenter Verkehrsmittelwahl und verbesserter Technik ergeben können. Drittens ist eine Dekarbonisierung der Antriebstechnologien, also die Umstellung der Kraftstoffe und Energiebasis auf erneuerbare Energien gefragt.

Die im Folgenden aufgeführten acht Maßnahmenpakete orientieren sich an den verschiedenen Verkehrsträgern und darüber hinaus an weiteren übergreifenden Handlungsfeldern.

¹ Bezogen auf die Emissionen des Jahres 1990.



Automobil- und Fahrzeugtechnik

Der Wohlstand mehrerer baden-württembergischer Regionen ist von der Automobilproduktion geprägt. Auch weitere Fahrzeugproduktionen z. B. von Fahrrad und Bahn tragen dazu bei. Das Auto der Zukunft muss Teil eines klimaverträglichen Verkehrskonzepts sein, bei dem andere Fahrzeuge und Verkehrsträger eine größere Rolle übernehmen. Das Auto der Zukunft kann energieeffizienter werden. Sein Antrieb kann in wachsendem Umfang auf erneuerbaren Energieträgern basieren. Damit das produzierende Gewerbe unseres Landes verlässliche Rahmenbedingungen für die Entwicklung innovativer Fahrzeugkonzepte vorfindet, unterstützt die Landesregierung die Europäische Union bei der Verankerung ambitionierter CO₂-Flottengrenzwerte. Spätestens 2017 sollte daher ein Grenzwert für das Jahr 2025 feststehen, der sich zwischen 68 und 78 g CO₂/km bewegt. Das MVI führt dazu den Dialog mit der baden-württembergischen Automobil- und Zulieferwirtschaft.

Dem Ziel der Bundesregierung, bis 2020 eine Million Elektroautos in Deutschland in Betrieb zu haben, steht das Land positiv gegenüber. Bereits heute fahren 20 Prozent aller deutschen Elektromobile in Baden-Württemberg. Das Ziel der Landesregierung ist es, die Zahl der Kraftfahrzeuge mit elektrischen Antrieben (batterieelektrisch und Plug-In-Hybrid) in Baden-Württemberg bis 2020 auf 200.000 Fahrzeuge zu erhöhen. Zur Förderung der Elektromobilität wird neben weiteren Anstrengungen in der

Forschung und in der Infrastruktur die Schaffung von Anreizen zur Markteinführung eine entscheidende Rolle einnehmen.

Elektrofahrzeuge sind trotz ihrer noch begrenzten Reichweite alltagstauglich, denn der größte Teil der Alltagswege im Pkw-Verkehr findet auf Distanzen unter 30 Kilometern statt. Ziel ist es, durch intermodale Netzwerke und mit Hilfe moderner Informationstechnologien Nachteile in der Reichweite auszugleichen. Grundlegende Voraussetzung dafür ist ein Netz von Elektro-Tankstellen, sogenannten Ladestationen. Deshalb unterstützt und fördert das Land Baden-Württemberg den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Mithilfe eines 2000-Ladesäulen-Programms kann ein dichtes Ladesäulennetz in Baden-Württemberg geschaffen werden. Dies bietet den Nutzerinnen und Nutzern von Elektromobilen Sicherheit und vergrößert deren Reichweite. Damit wäre eine öffentliche Ladesäule von jedem Standort in Baden-Württemberg maximal 10 km entfernt. Rund 300 Ladesäulen für Elektrofahrzeuge stehen bereits heute alleine im Großraum Stuttgart bereit, 400 sind es in ganz Baden-Württemberg. Die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg bietet bereits heute an allen ihren Standorten mindestens eine Lademöglichkeit.



Die Fahrzeugflotte im Geschäftsbereich der Landesregierung hat eine wichtige Vorbildfunktion. Da die meisten Dienst-Pkw über Leasing-Verträge beschafft werden, kann und muss sie innovativer sein als der baden-württembergische Durchschnitt. Bei Pkw von Landesbehörden ist ein Durchschnittswert von 95 g CO₂/km bereits heute erreichbar. Zudem unterstützt das MVI eine steigende Quote an Elektrofahrzeugen. Somit kann das Land den Flottengrenzwerten der EU jeweils voraus sein.

Eine wichtige Maßnahme ist es, auf bestehenden Parkflächen privilegierte Parkplätze für elektrische Fahrzeuge auszuweisen, um besonders in Innenstädten die Luft sauberer zu machen und mehr Elektroautos auf die Straße zu bringen. Dies gilt für öffentliche und private Stellplätze. Eine Privilegierung kann in der Senkung von Gebühren wie auch in einem bevorzugten Zugang bestehen. Dies ist überall dort wirkungsvoll, wo sich eine konsequente Parkraumbewirtschaftung an den Kosten von Erstellung und Betrieb der Parkflächen orientiert. Notwendig ist eine schrittweise Erhöhung der Zahl dieser Parkplätze auf mehrere Zehntausend bis 2020. Wer heute einen Pkw kauft, trifft damit eine Entscheidung für die durchschnittlich etwa 10-jährige Lebensdauer. Das MVI setzt sich für eine Weiterentwicklung der Umweltzonen durch die Einführung einer blauen Plakette ein.² Eine entsprechende Initiative des Landes Baden-Württemberg (BR-Drs. 710/13) wurde im Bundesrat angenommen. Das Ziel der EU-Kommission, dass in Europas Städten im Jahr 2050 keine mit konventionellen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge mehr

fahren, wird unterstützt und sollte in Baden-Württemberg nach Möglichkeit früher erreicht werden. Das MVI unterstützt auch Bestrebungen, den Boots- und Schiffsverkehr auf dem Bodensee ganz ohne fossile Treibstoffe zu gestalten und darüber hinaus im Bodenseeraum innovative Modelle zur Elektromobilität zu entwickeln. Bei Bahnfahrzeugen können batterieelektrische Antriebe zunächst nur kurze Strecken überwinden. Für nicht elektrifizierte Strecken, also solche ohne Stromversorgung aus einer Oberleitung, können daher Brennstoffzellen-, Biogas- und Hybridmotorlösungen erfolgversprechende Ansätze sein.

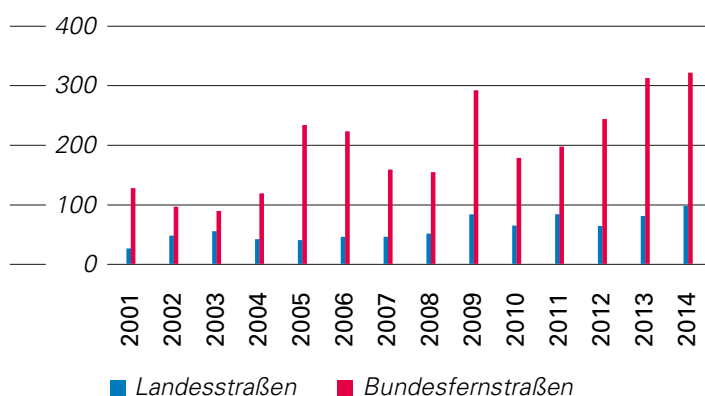
Nachhaltige Mobilität beinhaltet auch den Aspekt der Verkehrssicherheit. Die Landesregierung orientiert sich dabei an seinem Verkehrssicherheitskonzept aus dem Jahr 2013. Das Konzept integriert bauliche Veränderungen an Straßen, Kontrollen und Prävention in eine Gesamtstrategie. Wichtige Bausteine sind etwa eine landesweite Verkehrssicherheitsanalyse zur Identifizierung von Unfallschwerpunkten, intensivierte Geschwindigkeitskontrollen sowie die weitere Verbreitung von Schul- und Radschulwegplänen. Begleitend zur Umsetzung des Konzeptes wird in einer Kommunikationskampagne für eine neue Fahrkultur der Fairness und des Miteinanders geworben. Auf dem Weg zur „Vision Zero“ – einem Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte – soll die Zahl der Verkehrstoten in Baden-Württemberg durch das Verkehrssicherheitskonzept um 40 Prozent bis ins Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2010 reduziert werden.

² Wir streben an, ab 2020 nur noch solche Dieselfahrzeuge in Luftreinhaltegebiete mit sehr hoher Schadstoffbelastung einfahren zu lassen, die den Standard Euro 6 erfüllen.



Straßenverkehr

Eine gute Straßenverkehrsinfrastruktur ist wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Verkehrssystems. Straßen und ihre Nebenflächen dienen nicht nur dem Pkw- und Lkw-Verkehr, sondern auch anderen Nutzungen wie Rad- oder Fußverkehr. Stadt- und Dorfstraßen sind oft gleichzeitig Aufenthaltsort z. B. für die Wohnbevölkerung, Touristen und spielende Kinder. Der nachfolgende Absatz konzentriert sich auf die Funktion von Straßen für den Kfz-Verkehr.



Grafik 3: Ausgaben für die Straßensanierung in Baden-Württemberg 2001-2014 (in Mio. Euro), Quelle: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Baden-Württemberg ist durch ein gut ausgebautes Straßennetz hervorragend erschlossen. Die Zeiten der ständig wachsenden Verkehrsmengen nähern sich dem Ende. Zukünftig wird der Umweltverbund aus Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr und Taxis größere Anteile des Verkehrsaufkommens übernehmen.

Dennoch wird auch in Zukunft der Pkw- und Lkw-Verkehr auf der Straße einen wichtigen Beitrag leisten.

Die Verkehrsinfrastruktur steht allorts vor finanziellen Restriktionen. Einer überkommenen Verkehrspolitik immer neuer Aus- und Neubauversprechen fehlt sowohl die Glaubwürdigkeit als auch die Nachhaltigkeit. Dem Prinzip Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau stimmen mittlerweile die Verkehrsmi-nister aller Bundesländer und auch die Bundesregierung zu. Das Land möchte mit dieser Neuorientierung auch einen Beitrag zu einem sparsamen Flächenverbrauch leisten. Für Baden-Württemberg ist es das Ziel, den Flächenverbrauch für Siedlungen und Verkehrsinfrastruktur bis zum Jahr 2020 auf 3 Hektar je Tag zu reduzieren. Dies entspricht einer Minderung von 55 Prozent gegenüber 2012. Das wäre der Beitrag des Landes zum Ziel des Bundes, den Flächenverbrauch bis 2020 auf 30 ha pro Tag im Bundesgebiet zu begrenzen.

Vorrang hat daher die Sanierung des Straßennetzes. Das Land möchte somit den Anteil der Straßen und Brücken in den zwei schlechtesten Zustandsklassen/-noten bis 2020 um 20 Prozent reduzieren³. Das MVI will zudem die Langlebigkeit von Straßen verbessern. Hier gibt es unter anderem Forschungs- bzw. Regulierungsbedarf hinsichtlich stabiler lärmarmen Beläge.

³ Das Ziel wird auf die Straßenlänge bzw. Ingenieurbauwerksfläche bezogen. Dabei wird die Reduktion für die Autobahnen auf das Referenzjahr 2009, für Bundesstraßen auf das Jahr 2011 und für Landesstraßen auf das Jahr 2013 bezogen.



Der Neu- und Ausbau von Straßen wird auf das Hauptnetz, verkehrsbedeutsame Knoten, Lückenschlüsse sowie die Entlastung hochbelasteter Ortsdurchfahrten konzentriert, und zwar mit nachhaltig gesicherter Finanzierung. Zum Neubau einer Ortsumgehung gehört die bauliche Anpassung der entlasteten Ortsdurchfahrt.

Die Landesregierung hat eine Priorisierung aller Bundes- und Landesstraßenbauvorhaben unter Berücksichtigung der Kriterien Auslastung der Straßen, Kosten, Verkehrssicherheit und Umwelt vorgenommen. In der Fachöffentlichkeit und Wirtschaft wird dieses Vorgehen positiv gewürdigt.

Mit dem Maßnahmenplan Landesstraßen des Generalverkehrsplans sowie der Priorisierung der Maßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan stellt das MVI die Straßenbaupolitik des Landes auf eine nachhaltige und realistische Grundlage. Nach einem objektiven Bewertungsverfahren wurden die wichtigsten 123 Maßnahmen an Landesstraßen (davon 31 Neubau- und 73 Ausbaumaßnahmen sowie 19 Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen) ausgewählt. In vielen Fällen wird zukünftig an die Stelle früherer Ausbauplanungen eine grundlegende, aber deutlich kostengünstigere Sanierung der Straßen treten. Durch eine Veränderung der Standards im Straßenbau wird Baden-Württemberg Vorhaben kostengünstiger und effizienter realisieren. So werden derzeit die Richtlinien für den Bau von Landesstraßen überprüft. In Zukunft sollen die Folgekosten von Infrastrukturvorhaben stärker

berücksichtigt werden. Das MVI will diese Form der Prioritätensetzung auch zum Vorbild für andere Verkehrsmaßnahmen machen.

Straßen, die dem Stand der Technik entsprechen, vermeiden soweit wie möglich die Zerschneidung von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere. Dafür stehen Luchs und Wildkatze als wichtige Symbole, nämlich Arten, für die die Verkehrswege in Baden-Württemberg eine Ausbreitungs- und Vernetzungsbarriere darstellen. Das MVI setzt sichtbare Zeichen durch die verstärkte Umsetzung von Wiedervernetzungsmaßnahmen im bestehenden Straßennetz und durch die naturverträglichere Anlage und Pflege von Straßenbegleitgrün. Damit zeigt das MVI, in welche Richtung nachhaltige Verkehrswege entwickelt werden können.

Staus kosten Zeit, Nerven, Geld und belasten die Umwelt. Die Beseitigung von Engpässen im Straßennetz ist jedoch nicht in jedem Fall zwingend mit einem Neu- oder Ausbau verbunden. Durch ein intelligentes Zusammenwirken verschiedener Maßnahmen des Verkehrsmanagements wie der temporären Freigabe von Seitenstreifen, der Verkehrstelematik sowie der Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und dem Angebot von Mobilitätsdiensten können auch in Zukunft Straßen leistungsfähiger und Staus vermieden werden. So hat das MVI auf den Bundesautobahnen A 8 und A 81 zur Kapazitätserweiterung statt eines Neu- bzw. Ausbaus eine Standstreifennutzung ermöglicht.



Ähnliche Effekte sind mit (temporären) Überholverboten für Lkw möglich. Hierdurch wird die Alltagsmobilität vieler Menschen verbessert.

Die beiden maßgeblichen Finanzierungsressourcen der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland sind die öffentlichen Haushalte und die Nutzerinnen und Nutzer. Eine Nutzerfinanzierung erfolgt bisher nur in Form einer Maut für Lkw auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen. Ein wichtiges finanzielles Nachhaltigkeitsprinzip besteht im Grundsatz der kostendeckenden Gebührengestaltung unter Einschluss der externen Kosten. Eine steigende Eigenfinanzierung des Verkehrssystems ist der richtige Weg. Im Interesse einer nachhaltigen Verkehrspolitik sind jedoch zumindest temporäre Ausnahmen bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes notwendig.

Geschwindigkeitsbegrenzungen führen nicht nur zu geringerem Kraftstoffverbrauch und weniger Unfällen, sondern dienen auch der Luftreinhaltung und dem Lärmschutz. Zuständig hierfür ist der Bund. Die Landesregierung kann nur in Einzelfällen und aus konkreten Gründen, z.B. der Verkehrssicherheit, Tempolimits anordnen. So gab es im Jahr 2014 auf knapp 30 Prozent der Autobahnstrecken in Baden-Württemberg eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Landesregierung wird vor diesem Hintergrund Initiativen auf Bundesebene unterstützen, die eine Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen und eine Absenkung innerörtlicher Regelgeschwindigkeiten vorsehen. Auch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und des sparsamen Umgangs

mit Flächen sind die etablierten Standards – etwa bei den Straßenquerschnitten – anzupassen.

Tempo 50 verursacht den doppelten Lärm und größere Unfallgefahren als Tempo 30. An Straßen mit Wohnbebauung sollte Tempo 30 die Regel sein, von der begründete Ausnahmen (z.B. wegen des Verkehrsflusses oder der Luftreinhaltung) möglich sind. In Ortsdurchfahrten soll in Zukunft durch bauliche Maßnahmen wie Verkehrsinseln die Aufenthaltsqualität steigen und die Einhaltung von Tempolimits sichergestellt werden („selbsterklärende Straße“). Ausweichverkehre durch Wohnviertel können je nach Lage des Einzelfalls durch bauliche oder verkehrsrechtliche Maßnahmen verhindert werden.



Güterverkehr und Logistik

Der Güterverkehr bildet die Schlagader unserer arbeitsteiligen Wirtschaft. Zudem handelt es sich um den am härtesten mit Geld und Zeit kalkulierenden Verkehrsbereich. Werden bundesweit 30 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene und Wasserstraße transportiert, sind es in Baden-Württemberg lediglich 20 Prozent. Ziel ist es daher, den Anteil von Bahn und Binnenschiff am Verkehrsaufwand („Verkehrsleistung“) des Güterverkehrs schrittweise um zehn Prozentpunkte bis zum Jahr 2030 zu erhöhen.

Auf den bereits bestehenden Schienenverkehrskorridoren ist das größte Verkehrswachstum zu erwarten. Schon heute sind jedoch Engpässe zu beobachten, insbesondere auf den Strecken im unteren Rheintal, an den Knoten Frankfurt und Mannheim sowie zwischen Mannheim und Karlsruhe. Angesichts dieser Ausgangslage ist ohne Investitionen ein reibungsloser Ablauf des Nord-Süd-Schienenverkehrs in Baden-Württemberg in Zukunft nicht zu gewährleisten. Von Seiten des Bundes werden zu geringe Mittel für den nötigen Ausbau zur Verfügung gestellt. Baden-Württemberg engagiert sich wie kein anderes Bundesland finanziell für den Ausbau der Schienenstrecken.

Die Kapazitäten müssen vor allem auf den Nord-Süd-Achsen dem künftigen Bedarf angepasst werden. Deshalb ist der Ausbau der Rheintalbahn von großer überregionaler Bedeutung. Für einen beschleunigten und vor allem auch menschen- und umweltfreundlichen Ausbau haben sich Bund und Land auf die

Umsetzung der Bürgertrasse im Breisgau und Markgräflerland sowie auf die Optimierung der Güterumfahrung Freiburg verständigt. Das Land trägt bis zu 125 Mio. Euro und damit die Hälfte der Mehrkosten. Ein weiterer Engpass soll durch den Neubau der Strecke Frankfurt-Mannheim beseitigt werden. Baden-Württemberg möchte dieses Projekt vorrangig als Teil des Bundesverkehrswegeplans 2015 voranbringen.

Aber nicht nur auf den großen Adern, sondern auch in der Feinverteilung fehlt Infrastruktur. Dies betrifft den Schienenanschluss von Industriegebieten und Unternehmen. Zudem bilden Umschlagterminals zum Umladen zwischen Schiff, Bahn und Lkw den Schlüssel, um den sogenannten kombinierten Verkehr zu ermöglichen. Das Land ist mit den vorhandenen Terminalkapazitäten bereits gut aufgestellt. Erweiterungen bestehender Anlagen sind jedoch erforderlich, um einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Kapazitäten zu leisten. Ergänzend besteht Bedarf für neue Terminals. Die Industrie- und Handelskammern unterstützen dieses Anliegen. Es wurden bereits drei Standorte für neue Umschlagterminals im Raum Stuttgart identifiziert und ihre Entwicklung gemeinsam mit den Kommunen vorangetrieben. Damit Schiff und Bahn ihre Potentiale ausschöpfen können, bedarf es weiterer Innovationen im Bereich des kombinierten Verkehrs als auch attraktiverer Angebote an Unternehmen und mehr Wettbewerb auf der Schiene.



Die Binnenschifffahrt ist nach der Straße und der Schiene der dritte Güterverkehrsträger in Deutschland. Die Wasserstraßen haben noch erhebliche Kapazitätsreserven. Die Landesregierung stärkt den Verkehrsträger Binnenschiff. Das kann jedoch nur gelingen, wenn das Binnenschiff gegenüber den anderen Verkehrsträgern konkurrenzfähig ist. Hierfür bedarf es einer Modernisierung der technischen Einrichtungen an den Wasserstraßen, die den Anforderungen der Transporteure genügt.

In Baden-Württemberg gibt es zehn Häfen und zahlreiche Lade- und Löschplätze. Hier wird bundesweit der zweitgrößte Güterumschlag in der Binnenschifffahrt erzielt. Die Stärkung der Binnenhäfen als Drehscheibe des Güterverkehrs mit einer besseren Vernetzung der Verkehrsträger Bahn, Schiff und Lkw ist eine wichtige Voraussetzung für eine stärkere Güterverlagerung auf das Binnenschiff. Dies gilt nicht nur für die großen Binnenhäfen im Land, sondern gerade auch für die kleineren Häfen, die als dezentrale Umschlagsplätze von großer Bedeutung sind.

Da es in der Binnenschifffahrt die Tendenz zu immer größeren Transporteinheiten gibt, werden zunehmend Binnenschiffe, insbesondere Containerschiffe, mit einer Länge von 135 Metern genutzt. Diese Schiffe können den Neckar bisher nicht befahren, da die Neckarschleusen durchgängig lediglich für 105 Meter lange Schiffe ausgebaut sind. Das Land setzt sich daher nachdrücklich für die Modernisierung und die Verlängerung der Neckarschleusen ein und beteiligt sich an den Planungskosten für diese Bundesaufgabe. Der Ausbau der Neckarschleusen soll bis zum Jahr 2025 abgeschlossen sein. Damit können moderne Güterschiffe den Neckar von Mannheim bis Plochingen passieren.



Luftverkehr

Baden-Württemberg verfügt über eine sehr gute Luftverkehrsinfrastruktur (3 Verkehrsflughäfen und 18 Verkehrslandeplätze). Weitere Flughäfen in Nachbarländern sind gut erreichbar. Ein weiterer Ausbau ist daher nicht erforderlich. Der Luftverkehr ist in der Lage, seine Kosten selbst zu erwirtschaften und bedarf keiner öffentlichen Finanzierung. Die Landesregierung hat daher das Prinzip der Kostendeckung der Flughäfen eingeführt. Die Landesregierung setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für die Reduktion der von Flughäfen und vom Flugverkehr ausgehenden Umweltbelastungen ein. Sie nutzt hierfür ihren bundespolitischen Handlungsspielraum über den Bundesrat und die Verkehrsministerkonferenz. Sie unterstützt die Stärkung des aktiven und die Verbesserung des passiven Lärmschutzes im Fluglärmschutzgesetz. Weiterhin setzt sie sich für eine bessere Verzahnung der Planfeststellungsverfahren und der Flugroutenfestsetzung sowie für die Verbesserung des Lärmschutzes bei der Festlegung von Flugrouten ein.

Bei den jüngsten Überarbeitungen der Entgeltordnungen der Flughäfen in Baden-Württemberg wurden insbesondere Lärmschutzaspekte berücksichtigt. Die ab 2014 gültige Entgeltordnung des Landesflughafens Stuttgart sieht erstmals eine Spreizung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte in zwölf Lärmklassen in 1,5 dB(A)-Schritten vor. Zudem führt der Flughafen erstmals ein Schadstoffentgelt ein, das sich auf den Ausstoß

von Stickstoffoxiden und Kohlenwasserstoffen der einzelnen Flugzeuge bezieht. Der Flughafen Stuttgart weitet darüber hinaus die Nachtflugbeschränkungen als Maßnahme des Lärmaktionsplans aus und arbeitet an einer Nachhaltigkeitsstrategie. Zur Nachhaltigkeit muss auch ein höherer Anteil der Fluggäste beitragen, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen. Auch die beiden kleineren Verkehrsflughäfen Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen haben ihre Start- und Landeentgeltsysteme zugunsten leiserer Flugzeuge gespreizt. Damit werden gezielt weitere Anreize für die Airlines geschaffen, möglichst geräusch- und schadstoffarme Flugzeuge einzusetzen. Das MVI setzt sich dafür ein, die Landeentgelte künftig kostendeckend für den Flughafenbetrieb zu gestalten.



Öffentliche Verkehrsmittel / Bus und Bahn

Öffentliche Verkehrsmittel sind heute insbesondere in den Ballungsräumen effiziente, hochleistungsfähige und schnelle Transportmittel für einen großen Teil der Bevölkerung. Die Landesregierung verfolgt das Ziel, die Personenkilometer in Bus und Bahn bis 2030 gegenüber dem Jahr 2004 zu verdoppeln. Als Zwischenschritt soll eine Steigerung bis 2020 um 50 Prozent erreicht werden.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) auf der Schiene ist ein zentraler Baustein für eine nachhaltige Mobilität. Seit der Bahnreform 1994 ist das Zugangebot im Land um mehr als 50 Prozent gewachsen. Damit liegt Baden-Württemberg bundesweit in der Spitzengruppe. Eine Fortsetzung dieses Weges ist auch angesichts der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen ein ambitioniertes Ziel. Die vom Bund für diese Aufgabe bereit gestellten Regionalisierungsmittel stiegen mit 1,5 Prozent pro Jahr in den letzten Jahren wesentlich langsamer als die Kosten, insbesondere für die Schieneninfrastruktur (Trassen- und Stationsentgelte). Die Reform und Anhebung der Regionalisierungsmittel ist eine Voraussetzung für ein ausgeweitetes und attraktiveres Bahnangebot in Baden-Württemberg. Die Landesregierung kämpft dafür auf Bundesebene.

Im gegebenen Rahmen nutzt das MVI seine eigenen Möglichkeiten. So werden die Ausschreibungen der Verkehrsleistungen

in kleineren Netzen die Chance auf mehr Wettbewerb und damit auf mehr Leistungen mit den heutigen Mitteln eröffnen. In den kommenden Jahren werden diese Neuvergaben in allen wichtigen Verkehrsnetzen durchgeführt. Günstigere Preise sollen helfen, die verfolgten Ziele umzusetzen: modernes Wagenmaterial, 10 bis 15 Prozent mehr Züge sowie die Aufstockung der Fahrgastkapazitäten schrittweise ab 2016.

Um das Angebot insgesamt zu verbessern, soll das Fahrplanangebot künftig sowohl auf der Schiene als auch zwischen Schiene und Bus verlässlich und integriert aufeinander abgestimmt sein. Neben der Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken in geeigneten Fällen sollen künftig auch Expressbusse eine wichtige Funktion zur Schließung von Lücken im Schienennetz übernehmen.

Um den Nahverkehr als verlässliches Gesamtsystem attraktiver zu gestalten, will die Landesregierung schrittweise das Basisangebot eines flächendeckenden Stundentakts im gesamten Land erreichen. Das ist gerade im ländlichen Raum unter anderem durch flexible Angebote zu realisieren (siehe unten). Für eine Stärkung des Nahverkehrs haben Landeshauptstadt, Kreise, Region und Land in der Region Stuttgart mit dem ÖPNV-Pakt einen Anfangspunkt gesetzt. Eine Reform der ÖPNV-Finanzierung ist notwendig. Künftig muss es noch stärkere Anreize geben, neue Fahrgäste für das ÖPNV-Angebot zu gewinnen.

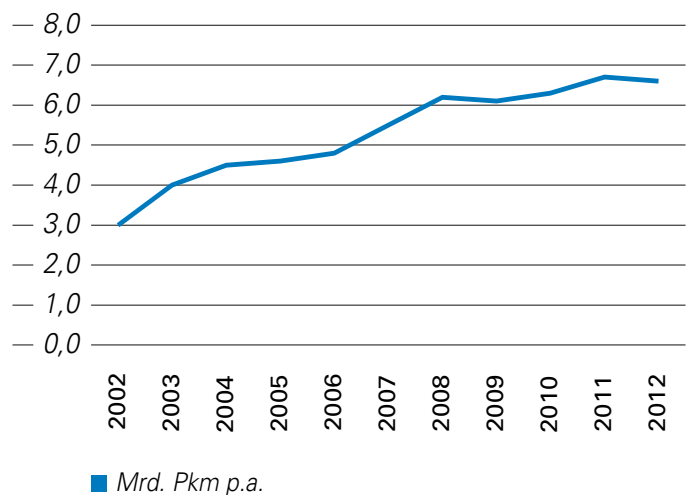


Daneben soll die Nutzung vereinfacht werden. Dazu wird in Technik wie elektronisches Ticketing und Fahrgastinformation in Echtzeit sowie technisch gestützte Anschlusssicherung investiert. Ein zentrales Element unserer Strategie dazu ist eine bessere Verknüpfung von Verkehrsverbünden und die Arbeit an einem Landestarif für den öffentlichen Verkehr, der das Prinzip „Eine Fahrt, eine Fahrkarte“ auch über die Verkehrsverbünde hinaus sicherstellen soll.

Neben den großen Potentialen in den Verdichtungsräumen und deren Randzonen möchte die Landesregierung den ÖPNV gerade auch im ländlichen Raum mit innovativen Ansätzen zu einem flächendeckenden und zuverlässigen System weiterentwickeln. Hier sind außerhalb der Zentren neue Angebotsformen wie Rufbussysteme gefragt. Bürgerbusse können das Angebot abrunden. Durch ein 2014 eingerichtetes Kompetenzzentrum aus Landesgeldern bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg wird dies unterstützt.

Auch der Schienenfernverkehr muss ausgebaut werden. Dazu ist die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm im Zusammenhang mit Stuttgart 21 ein wichtiges Projekt. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke wird vom Land in einer Höhe von 950 Mio. Euro mitfinanziert. Mit einem schnellen und komfortablen Weg über die Schwäbische Alb sinkt die Reisezeit von München und Ulm nach Stuttgart künftig um 25 Minuten.

Darüber hinaus setzt sich das Land seit vielen Jahren für die Elektrifizierung der Strecke Ulm-Lindau-Grenze D/A (Südbahn) und den Ausbau der Gäubahn ein. Zudem bieten Fernbusse attraktive Verbindungen im öffentlichen Fernverkehr an. Um das Fernbusangebot weiter zu verbessern, wird ein Konzept zu Haltestellenbedarfen, ihrer Anbindung an den öffentlichen Verkehr und Radverkehrsnetze und ihrer Qualität benötigt.



Grafik 4: Zahl der von Fahrgästen zurückgelegten Kilometer (Personenkilometer) im Regionalverkehr auf der Schiene 2002-2012, Quelle: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur



Innovation, Digitalisierung & multimodaler Verkehr

Die meisten Menschen nutzen bereits heute verschiedene Verkehrsmittel, und zwar zu ihrem jeweils besten Zweck. Die Kombination verschiedener Verkehrsträger im Nah- wie auch im Fernverkehr sollte möglichst einfach und unkompliziert sein.

Ein gestärkter Fuß- und Radverkehr wie auch die Entwicklung von Carsharing-Systemen stärken den ÖPNV und umgekehrt. Sie zeigen Alternativen zum Autofahren. Dabei sind der Komfort, der Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten und die Reisezeit wichtige Schlüsselkriterien. Hierfür müssen die baulichen, technischen und tariflichen Voraussetzungen geschaffen werden.

Immer mehr Menschen sind heute flexibel, was die Wahl ihres Verkehrsmittels betrifft. Unterstützt durch Smartphone und Internet – als Informations-, Reservierungs-, Zugangs- und Abrechnungsmedium – sehen sie das Auto weniger als Statussymbol, sondern nutzen es als eines von mehreren Verkehrsmitteln mit allen seinen Vor- und Nachteilen. Für diesen Trend spricht die explosionsartige Zunahme von Carsharing-Angeboten in deutschen Städten. Die Grenzen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr werden fließender. Immer mehr Nutzerinnen und Nutzer kombinieren Auto, Bahn, Fahrrad etc. und verlangen nach einer optimalen Vernetzung der verschiedenen

Angebote. Carsharing fügt sich dabei mit vielen Vorteilen ein. So ersetzt ein für stationäres Carsharing genutztes Auto ca. acht private Pkw, wodurch weniger Stellplätze in bereits stark verdichteten Ballungsräumen benötigt werden. Auch in Städten des ländlichen Raums kann Carsharing Anreize setzen, zum Beispiel auf das Zweitauto zu verzichten. Damit Carsharing noch attraktiver wird, müssen mehr Parkplätze für Carsharing-Fahrzeuge reserviert werden. Dabei unterstützt das Land Kommunen und private Parkflächenanbieter.

Fahrräder übernehmen eine wichtige Zubringerfunktion zum ÖV und machen leistungsfähige ÖV-Angebote in der Fläche besser zugänglich. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs wird die Kombination Fahrrad-ÖV noch leistungsfähiger. Angebote zur Verknüpfung von Radverkehr und ÖV wie Bike and Ride (B+R)-Anlagen, Fahrradverleihsysteme und die Fahrradmitnahmekapazitäten werden dazu gezielt ausgebaut. Wetterfeste und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen an allen Bahnhöfen und anderen bedeutenden Bahn- und Bushaltestellen machen dies attraktiver. Innovative Beispiele hierfür sind das voll-automatische Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Offenburg sowie die sogenannten E-2-Rad-Stationen in der Region Stuttgart, die das Land fördert.



Echtzeitinformationen für Fahrgäste steigern die Attraktivität des ÖPNV. Das MVI, der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) und die 40 Verkehrsunternehmen in der Region Stuttgart sind auf dem Weg, die Fahrgäste nicht nur über die fahrplanmäßigen Soll-Zeiten, sondern auch über die tatsächlichen Abfahrtszeiten der Bahnen und Busse informieren. Weitere Regionen sollen in den kommenden Jahren folgen.

Mit dem Mobilitätsmanagement werden deutlich weniger motorisierte Fahrzeugbewegungen notwendig. Dazu muss der Umweltverbund im Berufsverkehr stärker genutzt werden. Ein wichtiges Instrument dazu ist das betriebliche Mobilitätsmanagement. Einige baden-württembergische Unternehmen sind hier bereits Vorreiter. Mobilitätsmanagement rechnet sich für Unternehmen und Verwaltungen, weil Kosten für Parkplatzflächen wegfallen, die Attraktivität als Arbeitgeber steigt und die Ausfallzeiten der Beschäftigten sinken. Insbesondere in verkehrsaufkommensstarken Tageszeiten können Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements einen wesentlichen Beitrag leisten. Um ihrer eigenen Vorbildfunktion und dem Anspruch einer klimaneutralen Landesverwaltung näher zu kommen, beabsichtigt die Landesregierung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu verstärken.

Kommunales Mobilitätsmanagement zielt darauf, die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger zu beeinflussen, z.B. durch Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsinformationen. Dies ist insbesondere dann erfolgreich, wenn sich für Menschen ohnehin gerade etwas im Leben verändert, also in den sogenannten Lebensumbruchssituationen. Die Stadt München erreicht mit einer abgestuften und gezielten Ansprache von neu hinzugezogenen Bürgerinnen und Bürgern eine wesentlich stärkere Nutzung von Bus und Bahn. Das MVI möchte, dass die Information von NeubürgerInnen zu umweltfreundlicher Mobilität in Baden-Württemberg flächendeckend zur Selbstverständlichkeit wird. NeubürgerInnen müssen sich in ihrer noch fremden Umgebung neu orientieren. Mobilität ist dabei ein zentrales Thema.

Um die Versorgung des ländlichen Raums sicherzustellen, die Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen zu verbessern, gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten und die demografische Struktur zu stabilisieren, sind innovative Konzepte des öffentlichen Verkehrs nötig, die sich vom klassischen Linienverkehr lösen und bedarfsgesteuert disponiert werden.



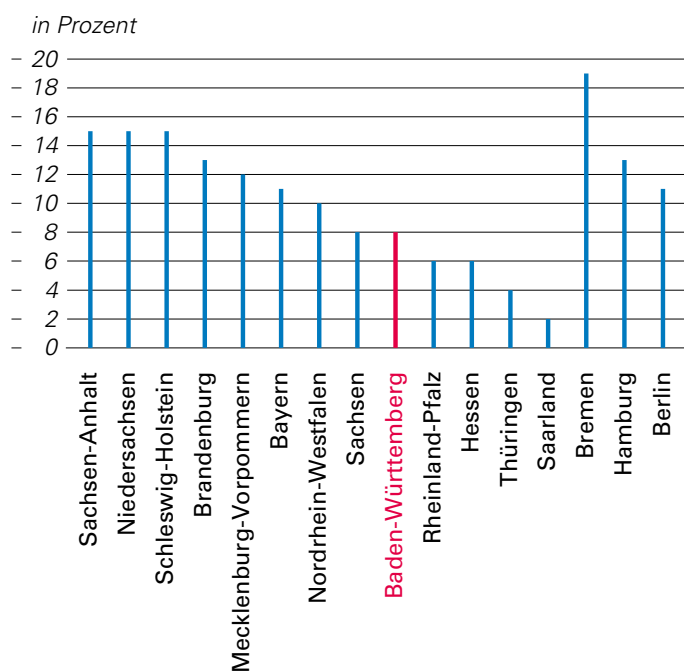
Rad- und Fußverkehr

Rad- und Fußverkehr leisten einen wichtigen Beitrag zur Lösung zentraler Zukunftsfragen – von der Gesundheits- und Wirtschaftsförderung über Klimaschutz bis hin zur Lösung von Verkehrsproblemen und der Steigerung der Lebensqualität in den Städten. Baden-Württemberg hat das Ziel, den Radverkehrsanteil gemessen an der Zahl der Wege auf 16 Prozent bis 2020 zu verdoppeln und bis 2030 weiter auf 20 Prozent zu steigern. Der landesweite Fußverkehrsanteil soll von derzeit etwa 23 Prozent

bis zum Jahr 2030 auf 30 Prozent gesteigert werden. Diese Ziele sind nur im Zusammenwirken mit den Kommunen zu erreichen. Da sich die allermeisten Fuß- und Radwege in der Baulast der Städte, Kreise und Gemeinden befinden, sind die Aktivierung, Unterstützung und Vernetzung der Kommunen Hauptaufgaben einer erfolgreichen Fuß- und Radverkehrsförderung.

Als konzeptionelle und strategische Grundlage der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2025 wird aktuell die RadSTRATEGIE erarbeitet. Sie wird ein Handlungsprogramm enthalten, das konkrete Ziele, Maßnahmen und Zuständigkeiten benennt. Neben der Einbindung von Fachleuten wurde zur Erarbeitung ein bundesweit einmaliges Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt, an dem sich 2000 Menschen beteiligt haben.

Das neu geschaffene Förderprogramm für kommunale Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht erstmals eine vom Straßenbau unabhängige finanzielle Unterstützung des Ausbaus von Radinfrastruktur durch das Land. Die Förderung ist an Qualitätskriterien gebunden. Finanziert werden nicht nur separate Radwege, sondern auch Schutz- und Radfahrstreifen, Radschnellwege, Fahrradstraßen und Fahrradparkhäuser. Trotz einer Förderquote von nur 50 Prozent stellten die Kommunen allein 2014 über 250 Anträge mit einem Fördervolumen von ca. 60 Mio. Euro. Damit



■ Anteil des Radverkehrs am Modal Split

Grafik: Anteil des Radverkehrs am Modal Split, Quelle: Mobilität in Deutschland 2008 - eigene Auswertung



lagen etwa doppelt so viele Förderanträge vor, wie in das Förderprogramm aufgenommen werden konnten.

Das MVI setzt gemeinsam mit den Städten und Landkreisen das RadNETZ Baden-Württemberg um. Ziel ist es, Lücken in der bestehenden Infrastruktur zu schließen und alltagstaugliche Fahrradverbindungen zwischen den mittleren und großen Kommunen zu schaffen. Das RadNETZ soll künftig nach einheitlichen Qualitätsstandards konsequent ausgebaut und ertüchtigt werden. Sowohl zur Finanzierung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen als auch für die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur soll das RadNETZ ein wichtiges Priorisierungskriterium darstellen. Für die Ballungsräume strebt das MVI ein System von Radschnellwegen an, das das Pendeln aus dem Umland in die Städte mit dem Fahrrad attraktiv macht.

Im Jahr 2012 hat das MVI die Initiative RadKULTUR ins Leben gerufen. Gemeinsam mit Modellkommunen wird für die Nutzung des Fahrrades im Alltag geworben. Die Ergebnisse einer Evaluation der Initiative RadKULTUR in den Modellkommunen des Jahres 2013, den Städten Heidelberg und Filderstadt, sind eindeutig: Neben einer beachtlichen Medienresonanz spricht vor allem die positive Gesamtbewertung durch die befragten Personen für sich. 84 Prozent in Heidelberg und 93 Prozent in Filderstadt bewerten die Initiative mit gut oder sehr gut – ein Zustimmungswert, den nur wenige politische Aktivitäten erreichen. Die Initiative RadKULTUR soll auch künftig als fester Bestandteil der Radverkehrsförderung des Landes fortgesetzt werden.

Eine enge Kooperation mit den Kommunen gibt es auch durch die vom Land unterstützte Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW). Dieses Netzwerk aus fahrradaktiven Kommunen repräsentiert bereits die Hälfte der Bevölkerung Baden-Württembergs – und wächst stetig.

Die eigenen Füße sind zur Bewältigung der Alltagsmobilität für einen Großteil der Bevölkerung das wichtigste individuelle Verkehrsmittel. Zu Fuß gehen ist umwelt- und sozialverträglich, flexibel und spontan, gesundheitsfördernd und ohne technischen Aufwand machbar.

Aber genau diese Qualität sorgt dafür, dass der Fußverkehr in seiner Bedeutung verkannt und von Planung und Politik oftmals als „Sowieso-Verkehr“ abgetan wird. Fußgängerinnen und Fußgänger haben daher oft zu wenig Platz und sind Gefahren ausgesetzt. Gerade mit Blick auf ältere Personen, aber auch auf Menschen mit Behinderungen und Kinder ist es Ziel des MVI, Fußwege sicher und attraktiv zu machen. Für eine systematische Fußverkehrsförderung hat das MVI eine Anlaufstelle für Betroffene und zuständige Kommunen geschaffen, die die Belange des Fußverkehrs auf Landesebene koordiniert. Damit nimmt Baden-Württemberg eine Vorreiterrolle unter den Bundesländern ein.

Zur Förderung des Fußverkehrs hat das Land vier Handlungsfelder im Blick: landesweite Fußverkehrsmaßnahmen und Modellprojekte in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Aufbau



und Unterstützung von Netzwerkstrukturen, Service für die Kommunen und die Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens. Beispielsweise sollen Fußverkehrs-Checks in Kommunen mit Begehungen durch Fachleute gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern Probleme identifizieren und Lösungen aufzeigen.

Darüber hinaus müssen Maßnahmen für Querungen ergriffen werden, um zum Beispiel Ampelschaltungen zu optimieren oder gleich durch Zebrastreifen zu ersetzen. Ein wichtiges Ziel ist eine größere Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, z.B. durch Sitzbänke. Maßnahmen sollen sich an den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Personen, aber auch an der großen Gruppe älterer Menschen mit Geh-, Seh- und sonstigen Schwächen orientieren.

Leit- und Informationssysteme können helfen, den Fußverkehr noch attraktiver zu gestalten, und wirken sich zugleich positiv auf die Attraktivität der Stadt für Gäste, TouristInnen oder KundInnen des Einzelhandels aus. Zu Fuß gehen ist eine Verkehrsart, die genau wie der Auto- und Radverkehr ein Netz, eine zweckmäßige Infrastruktur und eine Beschilderung erfordert und angemessen gefördert werden muss.



Lebenswerte Siedlungen

Einen wesentlichen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität kann die Siedlungsentwicklung in Baden-Württemberg leisten, wenn die Ziele einer flächensparenden und klimagerechten Innenentwicklung der Städte und Gemeinden mit einer Stärkung der Innenstädte und Ortskerne verfolgt werden. Gleichzeitig kann hierdurch die fortschreitende Zersiedelung der Landschaft aufgefangen werden. Attraktive, kompakte und nachhaltige Siedlungsstrukturen nach dem Leitbild der europäischen Stadt tragen zu einer kleinräumigen, lebensnahen Mobilität mit kurzen Wegen und somit zur Vermeidung von Verkehr bei. Durch die Nutzungsmischung fallen Wege in der Regel kürzer aus. Damit kann der bisherige Trend des Anstiegs der Verkehrsweglängen überwunden werden, der auch auf die Stadterweiterungen und den Stadtbau nach dem inzwischen überholten Leitbild der Nutzungstrennung zurück geht.

Mit der Landesinitiative „Mittendrin ist Leben. GRÜN in Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg“ aus dem Jahr 2013 und dem fortlaufenden Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ unterstützt das MVI die Innenentwicklung der Gemeinden.

Für die Gesundheit der Menschen hat sich das MVI das Ziel gesetzt, die Zahl der Personen, die einer verkehrsbedingten gesundheitsschädlichen Lärmbelastung ausgesetzt sind, um

20 Prozent bis 2020 und um 50 Prozent bis 2030 zu reduzieren⁴. Damit löst das MVI den Stillstand beim Lärmschutz auf. Das MVI hat bundesweite Beachtung für ein Konzept gefunden, das es ermöglicht, verschiedene Lärmquellen von Straßen und Schienenwegen beim Lärmschutz gemeinsam zu betrachten. Menschen, die an Ortsdurchfahrten wohnen, sind mit Verkehrsgefahren, Lärm, Luftschadstoffen und Mobilitätshemmnissen belastet. Dazu schöpft das Land die gesetzlichen Möglichkeiten aus, die Geschwindigkeit in Ortsdurchfahrten anzupassen, hat ein Lärmsanierungsprogramm an Landesstraßen aufgelegt und fördert den Lärmschutz an kommunalen Straßen.

Der Bau von Umgehungsstraßen kann in vielen Fällen nicht die innerörtlichen Verkehrsprobleme lösen. Dort, wo sie einen wertvollen Beitrag leisten können, sollen sie in Zukunft vorrangig an dem Ziel ausgerichtet werden, die Verkehrssicherheit, den Lärmschutz und die Luftqualität zu verbessern, und weniger aus Gründen der Zeitersparnis gebaut werden.

In der Luftreinhaltung wurden in den vergangenen Jahrzehnten große Fortschritte erzielt. Die geltenden Luftqualitätswerte werden in Baden-Württemberg in den meisten Bereichen eingehalten.

⁴ Gemessen am Lnight > 55 dB(A) gemäß Lärmkartierung Straßenverkehr gegenüber 2012.



Das Land strebt an, die Zahl der Grenzwertüberschreitungen (NO_2 -Jahresmittelwert) an Messstellen mit hohem Verkehrsaufkommen und schlechter Durchlüftung (sog. „Spotmessstellen“) um 60 Prozent bis 2020 und um 100 Prozent bis 2030 zu reduzieren⁵.

Um das Ziel einer flächendeckenden Einhaltung der Grenzwerte schneller zu erreichen, wurden im Ballungsraum Stuttgart zwei regionale Umweltzonen im Bereich Ludwigsburg und im Bereich von Leonberg/Hemmingen eingerichtet. In der Luftreinhaltung arbeitet das MVI mit den Regierungspräsidien fortlaufend an intelligenten Maßnahmen zur Schadstoffentlastung. So können Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen an Steigungsstrecken auf Tempo 30 oder 40 km/h zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Ein erster Erfolg ist der Modellversuch an der Hohenheimer Straße in Stuttgart, der zu einem drastischen Rückgang der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid führte. An den innerstädtischen Brennpunkten des Straßenverkehrs sind allerdings weitere große Anstrengungen notwendig, um auch hier die Grenzwerte bei Feinstaub und Stickstoffdioxid einhalten zu können. Die Potentiale der Radverkehrsförderung und des Parkraummanagements wurden bisher noch nicht genutzt.

In Bezug hierauf werden stärkere Privilegien für umweltfreundliche Fahrzeuge und solche, die mit mehreren Personen besetzt sind, untersucht.

Neben privilegierten Parkplätzen für saubere Fahrzeuge sind dabei privilegierte Umweltstreifen auf mehrspurigen Straßen zu untersuchen.

Das MVI setzt sich für eine Weiterentwicklung der Umweltzonen durch die Einführung einer blauen Plakette ein.⁶ Eine entsprechende Initiative des Landes Baden-Württemberg (BR-Drs. 710/13) wurde im Bundesrat angenommen.

Siedlungen, die dem Anspruch nachhaltiger Mobilität entsprechen, bringen ganz andere Anreize zur Verkehrsmittelwahl mit sich. Solange das Auto das am schnellsten und bequemsten verfügbare Verkehrsmittel ist, werden Verhaltensänderungen von Menschen auf kleine Bevölkerungsteile beschränkt bleiben. Wichtig ist es daher, gesellschaftliche Entwicklungen hin zu nachhaltiger Mobilität zu unterstützen. Einen Schritt in diese Richtung hat Baden-Württemberg 2014 mit der Novelle der Landesbauordnung gemacht.

Darin wird Fahrradparken dem Autoparken weitgehend gleichgestellt, indem auch Fahrrad-Stellplätze bei baulichen Anlagen vorgeschrieben werden. Die Novelle ermöglicht es Kommunen, die Stellplatzverpflichtung für Autos zu reduzieren, z.B. um Wohnraum flächensparender und preisgünstiger erstellen zu lassen. Hiermit kann der Flächenverbrauch für Parkplätze reduziert und die Aufenthaltsqualität sowie die Erlebbarkeit von Städten

⁵ Gemessen an allen zwischen 2006 und 2014 betrachteten Spotmessstellen.

⁶ Wir streben an, ab 2020 nur noch solche Dieselfahrzeuge in Luftreinhaltegebiete mit sehr hoher Schadstoffbelastung einfahren zu lassen, die den Standard Euro 6 erfüllen.



und Gemeinden verbessert werden. Die Förderung von Multimodalität durch Konzepte wie Carsharing, Mitfahrgelegenheiten etc. kann zudem zu einer Steigerung der Mobilität ohne eine verkehrsbedingte Zunahme des Flächenverbrauchs für Verkehrsinfrastruktur führen.

Die rechtlichen Grundlagen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung sind bereits heute im Baugesetzbuch (BauGB) verankert. Danach müssen die Gemeinden, die „Belange des Personen- und Güterverkehrs, [...] einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs“ bei der Aufstellung und Änderung der Bauleitpläne berücksichtigen. Grundlage der Bauleitpläne sollten solche Mobilitätskonzepte sein, die auf Nachhaltigkeit ausgelegt sind. Beispielsweise sollen sie einen Beitrag zur fußläufigen Erreichbarkeit der Nahversorgung und zu einer guten Aufenthaltsqualität rund um Haltestellen leisten.

Um die Nachhaltigkeit der Planung zu stärken, sollte der Bauleitplanung ein integrierter Stadtentwicklungsprozess vorausgehen. Die integrierte Stadtentwicklung ist ein wichtiges informelles Planungsinstrument, in die unterschiedliche Interessengruppen und die Öffentlichkeit einbezogen werden können. In den integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepten (ISEK) sollen Mobilitätsstrategien im Interesse der Lebensqualität in den Gemeinden eine wichtige Rolle spielen.

Das Leitbild der autogerechten Stadt gehört längst der Vergangenheit an. Planung sollte heute das Ziel haben, den Anteil des Umweltverbundes deutlich über den Durchschnitt vergleichbarer Siedlungsstrukturen zu steigern. Positive Beispiele existieren zum Beispiel in Freiburg-Vauban und im Tübinger Französischen Viertel. Dem Autoverkehr wurde in Vergangenheit viel städtische Fläche gewidmet. Im Nachhaltigkeitskonflikt um Flächen im städtischen Verkehrsraum wird es in Zukunft noch stärker um die Flächengerechtigkeit gehen.

Mit dem Leitbild „Stadt bzw. Region der kurzen Wege“ und durch enge Verknüpfung von Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung, den Ausbau der Rad- und Fußgängerinfrastruktur und die Verlagerung der Priorität auf Sanierung und Erhalt vor Aus- und Neubau im Bereich Straße will das MVI Verkehr vermeiden. Um zugleich hochwertige öffentliche Räume zu erhalten bzw. zu schaffen, ist es notwendig, die Gemeinden bei der Integration des Verkehrs unter Berücksichtigung einer guten Gestaltung in den Stadt-, Siedlungs- und Landschaftsraum zu unterstützen.



4. Kommen Sie mit – Ausblick

Viele Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg bewegen sich schon heute in Richtung einer nachhaltigen Mobilität. Dies ist in der Regel mit einem Gewinn an Gesundheit und Lebensqualität, mit Kosteneinsparungen und mit mehr Mobilitätschancen verbunden. Die Verkehrspolitik Baden-Württembergs unterstützt diese Trends und lenkt sie mit der vorliegenden Strategie in eine zukunftsweisende Richtung.

Das Konzept der nachhaltigen Mobilität basiert für das MVI auf folgenden vier Leitbildern:

Nachhaltige Mobilität - nutzt die beste Technik und vernetzt alle Verkehrsmittel

Nachhaltige Mobilität - ist Motor für Beschäftigung und Innovation

Nachhaltige Mobilität - steht in Einklang mit Mensch und Umwelt

Nachhaltige Mobilität - stärkt die Lebensqualität in unseren Siedlungen

Aufbauend auf den vier Leitbildern zeigt der Maßnahmenplan 2020 die Handlungsfelder für den Mobilitätsbereich in Baden-Württemberg auf. Die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen und Unternehmen sind dabei ausschlaggebend.

Kommen Sie mit auf den Weg in Richtung einer nachhaltigen Mobilität für Baden-Württemberg. Das Ziel, Baden-Württemberg zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität zu machen, ist noch lange nicht erreicht. Es erfordert große Anstrengungen, zu denen die Landesregierung ihren Teil beitragen will.

Städte, Gemeinden und Landkreise,
Bundestag und Bundesregierung,
Unternehmen, Messen und Verbände,
Europaparlament, EU-Rat und EU-Kommission,
Medien und Kreativschaffende,
Wissenschaft,
Vereine und gemeinnützige Organisationen
und nicht zuletzt die
Bürgerinnen und Bürger
tragen ihren Teil hierzu bei. Etwas dauerhaft Neues zu errichten, dauert Jahrzehnte. Das zeigen andere große Reformvorhaben wie die Energiewende. Beteiligung, Kreativität und Fehler-



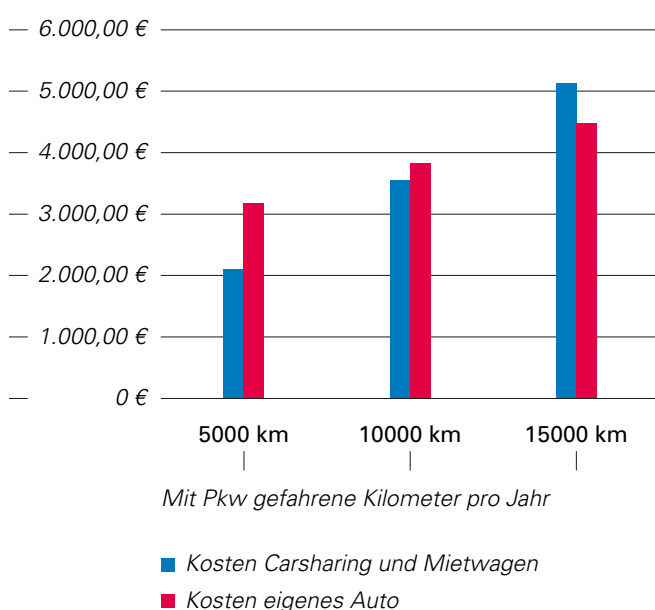
freundlichkeit sind bei einem solchen Prozess wichtig. Immer wieder gilt es, sich der Ziele und Wege zu vergewissern. Bringen Sie also Ihre Ideen ein und damit unser Land nachhaltig mobil nach vorne.

Mobilität verändert sich nicht abrupt und plötzlich, sondern – gesellschaftlich gesehen – in einem langen Prozess. Dabei stehen hinter gesellschaftlichen Veränderungen einzelne Menschen, Unternehmen und Innovationen, die den Alltag in ihrem Wirkungsbereich verändern. Dies geschieht z.B. aus Anlass eines Umzugs, einer ärztlichen Untersuchung oder einer familiären Veränderung. Nicht alle sind jederzeit bereit oder in der Lage, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern, nicht immer kann es in die richtige Richtung gehen. Aber der Trend weist in die richtige

Richtung. Rückschläge sollen uns nicht entmutigen, sondern Möglichkeiten für Verbesserungen aufzeigen und uns zusätzlich motivieren.

Eines ist sicher: Mit einem Festhalten am Status quo würden wir den Herausforderungen einer nachhaltigen Entwicklung nicht gerecht. Wir müssen daher Wege zu einer umweltverträglichen, gerechteren und im weltweiten Maßstab verallgemeinerbaren und damit wirtschaftlich zukunftsfähigen Mobilität finden. Die übergeordneten Leitbilder und Maßnahmen dazu zeigt diese Strategie auf. Wir werden aber auch einige alte Gewohnheiten über Bord werfen müssen, um eine insgesamt beträchtlich bessere Lebensqualität zu gewinnen, die Umwelt und das Klima zu schützen und unsere Wirtschaft nachhaltig aufzustellen.

„Nachhaltige Mobilität beginnt im Kopf, aber endet dort noch lange nicht.“



Grafik: Kosten unterschiedlicher Mobilitätsmuster, Quelle: Wirtschaftswoche 2013



Weitere Informationen

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

www.mvi.baden-wuerttemberg.de

Neue Mobilität: bewegt nachhaltig:

www.neue-mobilitaet-bw.de

Straßenverkehrszentrale:

www.svz-bw.de

Baustelleninformationssystem:

www.baustellen-bw.de

3-Löwen-Takt:

www.nvbw.de

Fahrplanauskunft:

www.efb-bw.de

Radroutenplaner:

www.radroutenplaner-bw.de

RadKULTUR:

www.radkultur-bw.de

Portal zur nachhaltigen Stadt- und Gemeindeentwicklung:

www.innen-bw.de

Impressum

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur · Hauptstätter Straße 67 · 70178 Stuttgart

www.mvi.baden-wuerttemberg.de

Stand: April 2015

Bildnachweise

Cover: oben links: © LVDESIGN - Fotolia.com, oben rechts: © VVS, unten links: © SSB AG, unten rechts: © Hafen Stuttgart;
Seite 4: © Uwe Miethe; Seite 5: © MVI; Seite 7: © Car2go; Seite 8: © Peter Atkins - Fotolia.com; Seite 9: © VVS; Seite 10: © Glaser - Fotolia.com;
Seite 11: © SSB; Seite 12: © AG FREIRAUM, Jochen Dittus und Andreas Böhringer, Freie Landschaftsarchitekten; Dipl.-Ing. Pit Müller, Freier
Landschaftsarchitekt BDLA; Seite 13: © Marco2811 - Fotolia.com; Seite 14: © e-mobil BW KD Busch; Seite 15: © KD Busch;
Seite 16: © Manfred Grohe; Seite 17: © SVZ; Seite 18: © Manfred Grohe; Seite 19: © Michael Neuhaus Deutsche Bahn AG;
Seite 20: © Hafen Stuttgart; Seite 21: © Bildarchiv Flughafen Stuttgart; Seite 22: © SWEG; Seite 23: © SSB AG; Seite 24: © SSB AG;
Seite 25: © MVI; Seite 26: © MVI; Seite 27: © connel_design - Fotolia.com; Seite 28: © Cristal Oscuro - Fotolia.com; Seite 29: © MVI;
Seite 30: © bluedesign - Fotolia.com; Seite 31: © Ramessos - So-called French Quarter in Tuebingen, Dezember 2007;
Seite 32: © connel_design - Fotolia.com; Seite 33: © VVS; Seite 34: © Iakov Kalinin - Fotolia.com

Gesamterstellung: 360|Concept

Gedruckt auf Circle Silk Premium White, 100% Recyclingpapier –
spart Rohstoffe und vermindert die Abgasemissionen, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen Euroblume.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur · Hauptstätter Straße 67 · 70178 Stuttgart

www.mvi.baden-wuerttemberg.de