

Aktionsplan 2023

Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart

Der Aktionsplan 2023 „Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart“ wurde von der AG Mobilität* für den Lenkungsreis „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ unter der Leitung von Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper von Februar 2022 bis Oktober 2022 erarbeitet und vom Ausschuss für Umwelt und Technik der Landeshauptstadt Stuttgart am **xx. März 2023** in der vorliegenden Fassung beschlossen.

Ständige Mitglieder des Lenkungsreises sind:

Dr. Fabian Mayer (Bürgermeister – Referat Allgemeine Verwaltung, Kultur und Recht)

Peter Pätzold (Bürgermeister – Referat Städtebau, Wohnen und Umwelt)

Dr. Clemens Maier (Bürgermeister – Referat Sicherheit, Ordnung und Sport)

Dirk Thürnau (Bürgermeister – Technisches Referat)

Martin Körner (Grundsatzreferat Klima, Mobilität und Wohnen)

Thomas Moser (Technikvorstand und Vorstandssprecher - Stuttgarter Straßenbahnen AG, SSB)

Thomas Hachenberger (Geschäftsführer – Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, VVS)

Die Geschäftsführung des Lenkungsreises Nachhaltig mobil in Stuttgart obliegt Ralf Maier-Geißer (Grundsatzreferat Klima, Mobilität und Wohnen).

* Dr. Volker Christiani, Johanna Dei Giudici, Andreas Hemmerich, Dirk Herrmann, David Hueber, Jochen Hutt, Rainer Kapp, Joachim Keller, Ralf Maier-Geißer, Markus Müller, Dr. Markus Niedergesäss, Stephan Oehler, Susanne Scherz, Ulrich Steimer, Wolfgang Förderer, Volker Zahn

Inhaltsverzeichnis

Planwerke und Grundsatzbeschlüsse	4
1. Einleitung.....	5
2. Der Aktionsplan	11
3. Konkrete Maßnahmen	13
3.1 Intermodalität und Vernetzung.....	13
3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	14
3.3 Berufsverkehre.....	17
3.4 Stadteigene Mobilität	17
3.5 Mobilität in der Region	18
3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	19
3.7 Nicht-motorisierter Verkehr (Fahrrad, Pedelec und Fußgänger).....	21
3.8 Wirtschaftsverkehr	23
3.9 Öffentlichkeitsarbeit	25
4. Umgesetzte bzw. abgeschlossene Maßnahmen	26

Planwerke und Grundsatzbeschlüsse

(Nummerierung in alphabetischer Reihenfolge*)

1	Aktionsplan Kinderfreundliche Kommune
2	Aktionsprogramm Weltklima in Not
3	BYPAD / WAPAD - Bicycle Policy Audit
4	Digital MoveS
5	Energie- und Klimaschutzkonzept
6	Fußverkehrskonzept
7	Green City Masterplan
8	IVLZ- Transformation, Wachstum, Veränderung (IVLZ Vorlagen)
9	Klimafahrplan
10	Klimamobilitätsplan
11	Konzept Lebenswerte Innenstadt
12	Lärminderungspläne und Lärmaktionsplan
13	Masterplan 100 % Klimaschutz
14	Nahverkehrsentwicklungsplan
15	Nahverkehrsplan
16	Radverkehrskonzept
17	Regionalverkehrsplan
18	Smart City
19	Stadtentwicklungskonzept STEK
20	Stuttgart als echte Fahrradstadt
21	Verkehrsentwicklungskonzept 2030

1. Einleitung

„**Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart**“ – das ist der Titel dieses Aktionsplans, mit dem wir die Zukunft der urbanen Mobilität in unserer Stadt gestalten wollen. Aber was genau ist mit „Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart“ eigentlich gemeint?

Stuttgart ist eine **pulsierende Großstadt** mitten im Herzen einer der ökonomisch erfolgreichsten und innovativsten Regionen Europas. Stuttgart ist eine **lebendige Stadt**, und zur lebendigen Stadt gehört natürlich die Mobilität dazu. Hier sind die Menschen viel unterwegs, und genauso wollen wir es auch haben. Stuttgart ist und Stuttgart soll eine lebendige und damit dynamische Großstadt sein. Der Landeshauptstadt Stuttgart ist dabei ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer ein wichtiges Anliegen.

Die Lebendigkeit Stuttgarts zeigt auch die Verbindung mit einer starken Region, einer innovativen Wirtschafts- und Wissenschaftsstruktur sowie mit vielen Verkehrsadern, die nach Stuttgart führen: zum Arbeitsplatz, zu Auftraggebern, zum Shoppen oder zu unseren Kultureinrichtungen. Diese Verbindungen sind gewollt. Die dafür notwendige Mobilität wollen wir so organisieren, dass sich Menschen **schnell, komfortabel und stressfrei** in Stuttgart und der Region bewegen können (Handlungsfeld 5). Weil sich Stuttgart im Zentrum einer polyzentrischen Region mit vielen starken Städten befindet, sind auch die tangentialen Mobilitätsangebote für viele in der Region wichtig.

Stuttgart ist auch durch seine ganz **besondere natürliche Lage** geprägt. Das Neesenbach- und das Neckartal sowie die entsprechenden Halbhöhen- und Höhenlagen machen der Verkehrsinfrastruktur topografische Vorgaben, die sich heute vor allem in dominanten Gleisanlagen sowie Bundesstraßen in der Tallängsrichtung manifestieren. Wer in Stuttgart also mobil sein will, muss im Gegensatz zu anderen deutschen Großstädten, große Höhenunterschiede bewältigen. Diese topografischen Begebenheiten sind auch ein Grund dafür, dass ein Teil unserer Verkehrsinfrastruktur bereits heute und in der Zukunft noch mehr unterirdisch Platz finden wird.

Im Stuttgarter Talkessel wohnen auf engem Raum besonders viele Menschen. Diese besonders hohe urbane Dichte findet sich nur in wenigen anderen europäischen Städten wieder. Viele Menschen wollen in diesen Quartieren leben – auch, weil hier die alltäglichen Dinge zu Fuß bequem erledigt werden können. Das neue Rosensteinqartier soll ebenfalls ein dichtes und urbanes Quartier werden. Die hier entstehende Stadt der Zukunft ist eine **Stadt der kurzen Wege** – auch das ist Ausdruck einer nachhaltigen und innovativen Mobilität in Stuttgart.

Stuttgart besteht aber nicht nur aus den Innenstadtbezirken. Zwei Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner leben in den **Außenbezirken**. Viele Arbeitsplätze befinden sich im Norden und im Süden der Stadt. Hier spielt das Auto eine deutlich größere Rolle als in der Innenstadt, weil die Anbindung an den ÖPNV anders ist und weil viele Wege nach wie vor am schnellsten mit dem Auto zurückzulegen sind.

Wenn wir von nachhaltiger und innovativer Mobilität in Stuttgart glaubwürdig und mit Respekt vor den Leistungen vieler Stuttgarterinnen und Stuttgarter sprechen wollen, gehört zum ehrlichen Blick auf Stuttgart auch der **Blick auf die sich wandelnde und innovative Autoindustrie**.

Stuttgart ist die **Geburtsstadt des Automobils** und **Standort großer, weltweit bekannter und bedeutender Autohersteller und Zulieferer**. Der Erfolg der Automobilindustrie ist nach wie vor eine wichtige Grundlage für den Wohlstand und die soziale Stabilität in unserer Stadt. Viele Stuttgarter Familien verdienen ihr Geld direkt oder indirekt mit dem weltweiten Verkauf von Autos und sind stolz auf den Beitrag, den sie mit ihrer Arbeit für das Wohl unserer Stadt leisten.

Die Automobilindustrie erfindet sich dabei ständig neu. Aktuell geht sie weg vom Verbrennungsmotor hin zur Elektromobilität. Die Fahrzeuge werden digitaler, umweltfreundlicher und noch sicherer. Die Automobile der Zukunft werden klimaneutral produziert und in der Stadt auch klimaneutral und umweltfreundlich unterwegs sein.

Nachhaltige und innovative Mobilität in Stuttgart muss die Stuttgarter Besonderheiten als Berg- und Talstadt mit Innenstadt und Außenbezirken, als Herz einer starken und polyzentrischen Region und als Stadt der Autoindustrie klar im Blick haben. Gleichzeitig geht es darum, die **drei Dimensionen der Nachhaltigkeit**, also die **ökologische**, die **ökonomische** und die **soziale** Dimension bei der Formulierung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik zu berücksichtigen.

Eine **soziale Mobilitätspolitik** muss ein klares Bekenntnis zur Mobilität für alle und zu allen Mobilitätsformen beinhalten. Die Stuttgarterinnen und Stuttgarter und erst recht ihre Mobilitätsbedürfnisse sind sehr unterschiedlich. Je nach Alter, Geschlecht und aktueller Lebenssituation wollen sich ganz unterschiedlich in ihrer Stadt bewegen. Wenn wir den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen aller gerecht werden wollen, wird der **motorisierte Individualverkehr** (Handlungsfeld 6) auch in der urbanen Mobilität der Zukunft eine wichtige Rolle spielen.

Allerdings wird das Auto **im urbanen Raum** nicht mehr die Rolle spielen, wie es das in den vergangenen Jahrzehnten getan hat. Gerade weil unsere Autoindustrie innovativ und am Puls der Zeit arbeitet, arbeitet sie selbst an Lösungen für eine bessere urbane Mobilität der Zukunft. Stressfreie Mobilität wird dabei an vielen Orten der dichten Großstadt mit weniger Raum für Autos gedacht. Das gilt zum Beispiel für die Stuttgarter Innenstadt, wo anstelle der wenigen verbliebenen oberirdischen Stellplätze schöne öffentliche Plätze entstehen sollen. Das macht den Aufenthalt in der City attraktiv, und die weiterhin bestehenden Parkhäuser bieten genügend Möglichkeiten, auch mit dem Auto in die Innenstadt zu kommen.

Eine Aufwertung des **öffentlichen Raums** mit mehr Platz für die, die zu Fuß unterwegs sind und weniger Platz für parkende oder fahrende Autos gehört zur sozialen Dimension einer nachhaltigen und innovativen Mobilität dazu. Diese Aufwertung soll

dabei nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Außenbezirken mit zahlreichen Platzgestaltungen stattfinden. Gleichzeitig soll aber bei vielen wegfallenden oberirdischen Stellplätzen Ersatz durch Quartiersgaragen geschaffen werden.

Die Schaffung, Vernetzung und Optimierung **inter- und multimodaler Mobilitätsangebote** (Handlungsfeld 1) trägt wesentlich zu mehr Nachhaltigkeit im Verkehr bei. Multi- und Intermodalität erfordert die Verfügbarkeit von Daten insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs und die physische Verknüpfung der Verkehrsarten und -träger. Auf diesem Wege können den Bürgern optimale Optionen für ihre jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse angeboten werden, wobei die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel einzeln oder in Kombination erfolgen kann. Zugleich kann der städtische Verkehr in Richtung der gesellschaftlichen Ziele optimiert werden.

Digitale Anwendungen haben für eine flexible und situationsabhängige Verkehrsmittelwahl inzwischen die technischen Voraussetzungen geschaffen, indem sie über Mobilitätsplattformen und -apps Informationen in Echtzeit zu den jeweiligen Alternativen ermöglichen. Zur Erreichung eines verstetigten Verkehrsflusses, höherer Sicherheit und geringeren Flächenbedarfs für alle Verkehrsarten ist die weitere **Digitalisierung der städtischen Infrastruktur, der Daten- und Arbeitsprozesse** und der Ausbau des **strategischen Verkehrsmanagements** und der **intelligenten Verkehrssteuerung** essenziell. Die voranschreitende intelligente Vernetzung von Verkehrs- und Mobilitätsdaten untereinander und mit der Infrastruktur wird Verkehr effizienter, flüssiger, emissionsärmer und noch sicherer machen. Jetzt gilt es, die städtische Infrastruktur und Daten- sowie Arbeitsprozesse für den technologischen Wandel fit zu machen, damit Stuttgart bei der Digitalisierung auch weiterhin einen Spitzenplatz einnimmt und die digitalen Möglichkeiten, auch in Kooperation mit Mobilitätsdienstanbietern und der Automobilindustrie, ausschöpfen kann.

Zur sozialen Dimension einer nachhaltigen Mobilität gehört auch, dass sich die Stuttgarterinnen und Stuttgarter das Mobilsein leisten können. Das gilt insbesondere für den ÖPNV. Mit dem 365-Euro-Ticket für Schüler, Azubis und Meisterschüler, mit dem Sozialticket und dem Seniorenticket hat Stuttgart bereits sehr viel zu bieten. Das bundesweit gültige Deutschland-Ticket (49 Euro-Ticket) wollen wir nutzen, um Mobilität mit Bussen und Bahnen nicht nur finanziell noch attraktiver zu machen.

Nachhaltige innerstädtische Mobilität muss immer auch die **ökonomische Dimension** im Blick haben und damit auch für den **Wirtschaftsverkehr** (Handlungsfeld 8) passende Lösungen bieten, zumal ein Viertel des Autoverkehrs diesem Bereich der Mobilität zuzurechnen ist. Auch hier sind innovative Lösungen gefragt. Die Automobilindustrie erbringt mit emissionsarmen bzw. emissionsfreien Lieferfahrzeugen aller Größen, mit passgenauen Logistiklösungen und mit autonom fahrenden Transportgefäßen dazu einen wesentlichen Beitrag.

Die Stadt muss ihrerseits geeignete Rahmenbedingungen für den auch in der Zukunft notwendigen **urbanen Güterverkehr** schaffen. So können bspw. spezielle Lieferzonen für den Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen, die zu definierten Zeiten

freigehalten werden und digital reservierbar sind, Nutzervorteile und Anreize generieren, die urbane Logistik lokal emissionsfrei, sicher und lärmreduziert abzuwickeln. Um die Elektrifizierung des Liefer- und Verteilerverkehrs abzusichern, bedarf es auch hier einer entsprechenden leistungsstarken und bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur.

Natürlich ist die Frage, wie viele Kraftfahrzeuge täglich in die Stuttgarter Gemarkung bzw. den Stuttgarter Stadtkessel einfahren, auch **eine Angelegenheit der gesamten Region**. Es wird sehr darauf ankommen, dass die Kommunen, Landkreise, der Verband Region Stuttgart und die Unternehmen in Mobilitätsfragen optimal zusammenarbeiten. Das gemeinsame Ziel muss es sein, für die Bevölkerung eine zuverlässige, bedarfsorientierte und bezahlbare Mobilität sicherzustellen.

Um Arbeitgeber und Arbeitnehmer von der Nutzung und Förderung nachhaltiger Alternativen im beruflich veranlassten Verkehr (Handlungsfeld 3) zu überzeugen, muss das **Betriebliche Mobilitätsmanagement** einen noch stärkeren Fokus auf die Nachhaltigkeit erfahren. Hier gilt es gemeinsam alternative Lösungsansätze zum privaten Pkw zu entwickeln, umzusetzen und dafür zu begeistern. Hier ist die Landeshauptstadt Stuttgart als eine der größten Arbeitgeberin (Handlungsfeld 4) beispielsweise beim kostenlosen Deutschlandticket Vorreiter und Taktgeber zugleich. Bei besonders dynamischen Entwicklungen wie zum Beispiel im Synergiepark bedeutet nachhaltige Mobilitätspolitik auch, dass alle Verkehrsträger gestärkt werden müssen: mit einem Ausbau der Nord-Süd-Straße, mit einer Stärkung des Vaihinger Bahnhofs und mit neuen Fahrradverbindungen.

Nach den vor einigen Jahren sehr intensiv geführten Diskussionen zur Luftreinhaltung steht heute der Klimaschutz im Mittelpunkt der **ökologischen Dimension** einer nachhaltigen Mobilität. Stuttgart soll bis 2035 klimaneutral sein. Ungefähr ein Sechstel der Stuttgarter Treibhausgasemissionen entstehen im Verkehr. Der Weg zur Klimaneutralität besteht daher vor allem aus der Umstellung auf Elektrofahrzeuge und dem Umstieg vom Auto auf Verkehrsmittel des Umweltverbands, vor allem auf die Busse und Bahnen des **Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** (Handlungsfeld 2).

Stuttgart ist nämlich nicht nur eine Stadt der Automobilindustrie. Stuttgart ist auch die Stadt eines der ältesten und erfolgreichsten Unternehmens des ÖPNV, der **Stuttgarter Straßenbahnen AG; kurz SSB**. Seit über einhundertfünfzig Jahren bringt sie Menschen in Stuttgart von A nach B. Den Anfang machte eine Pferdebahn. Heute sorgen über 3.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dafür, dass weit über einhundert Mio. Fahrten pro Jahr mit fast 300 Bussen und über 200 Stadtbahnen zurückgelegt werden. Sie bietet als **populäres, eigenes Verkehrsunternehmen** den Menschen in Stuttgart täglich und fast rund um die Uhr attraktive Bus- und Bahnverbindungen, mit hohem Fahrkomfort. Bundesweit schneidet die SSB bei Leistungsvergleichen hervorragend ab.

Ein **leistungsfähiger, zuverlässiger und attraktiver ÖPNV** bildet in Stuttgart das Herz einer erfolgreichen Mobilitäts- und Klimaschutzpolitik. Mit dem konsequenten

Ausbau des ÖPNV, einer Erweiterung der Kapazitäten und der Sicherung der bewährten hohen Qualität durch die stetige Erneuerung von Infrastruktur und Fahrzeugen sollen zukünftig noch erheblich mehr Fahrgäste gewonnen werden. **Mit dem neuen digitalisierten Bahnknoten** kann Stuttgart wahrscheinlich als einzige Großstadt Deutschlands die Kapazitäten im Regionalzug- und S-Bahnverkehr verdoppeln. Gleichzeitig gewinnt Stuttgart auf den heutigen Gleisflächen Platz für eine kluge Stadtentwicklung, wo kurze Wege die Mobilität und das Leben im neuen Stadtquartier besonders attraktiv machen.

Die **Elektromobilität** ermöglicht nicht nur einen lokal emissionsfreien und leiseren Einsatz von Fahrzeugen. Elektrisch betriebene Fahrzeuge tragen vor allem dazu bei, die internationalen, nationalen und kommunalen Klimaschutzziele zu erreichen. Diese Antriebswende unterstützt die Landeshauptstadt Stuttgart deshalb mit verschiedenen Förderprogrammen. Ein wesentlicher Baustein lokaler CO₂-Reduktion ist der schnelle Ausbau einer leistungsfähigen und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge im öffentlichen und privaten Raum. Um Laden genauso schnell und komfortabel zu machen wie Tanken, muss auch der Aufbau von Schnellladesäulen zügig erfolgen.

Car-, Bikesharing und Ridepooling helfen, das individuelle Mobilitätsbedürfnis der Menschen zu befriedigen, indem diese **alternativen Mobilitätsangebote** die heute noch bestehende Angebotslücke zwischen öffentlichem Verkehr und privatem Pkw-Besitz schließen. Ein breit angelegtes Mobilitätsangebot wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern und dazu beitragen, die Mobilität der Menschen insgesamt bedarfsgerecht zu verbessern. Dieser Angebotsmix hilft, urbane Verkehre effizienter, nachhaltiger und flächensparender zu gestalten. Damit werden die Mobilitätsbedürfnisse all derer, die nur ab und zu ein Auto benötigen, nachhaltig erfüllt.

Den **Fuß- und Radverkehr** (Handlungsfeld 7) als Alternative zur Autofahrt zu fördern, führt neben der direkten Reduzierung von Abgas-, Schadstoff- und Lärmemissionen zu einer Verbesserung der Lebensqualität und kann gleichzeitig zu einem schöneren Stadtbild beitragen. Deshalb soll das Investitionsprogramm des **Fußverkehrskonzepts** jetzt auch in den Außenbezirken fortgeführt werden. Sitzgelegenheiten, Gehwegnasen und neue Oberflächen verschönern den öffentlichen Raum in den Stadtquartieren und laden ein, mehr Wege zu Fuß zu absolvieren. Mit einem **Aktionsprogramm Stäffele** soll diese Stuttgarter Besonderheit eine deutliche Aufwertung erfahren.

Die **Radverkehrsförderung** wird konsequent auf dem hohen finanziellen Niveau fortgesetzt und dadurch der Radwegeausbau beschleunigt. Wir brauchen auch mehr Radabstellanlagen mit Ladeinfrastruktur und Platz für Lastenräder. Mit Radschulwegplänen wird die Fahrt mit dem Rad zur Schule sicherer und damit attraktiver. Weitere Fahrradstraßen werden konzeptioniert und umgesetzt, weitere Einbahnstraßen sollen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden.

Die vielfältigen Aktivitäten der Landeshauptstadt auf dem Gebiet der nachhaltigen und innovativen Mobilität, mit der die Lebensqualität gesteigert werden soll, werden auch weiterhin mittels einer einheitlichen, breit angelegten und sich regelmäßig wiederholenden **Öffentlichkeitskampagne** (Handlungsfeld 9) unter der **Dachmarke „Stuttgart-steigt-um“** kommuniziert werden. Unter dieser Dachmarke werden auch alle anderen, auf das Konto der nachhaltigen Mobilität einzahlenden Maßnahmen und Aktionen der Landeshauptstadt kommuniziert. Dazu gehört bspw. die städtische Kampagne „Stuttgart fährt elektrisch“ oder „Miteinander läuft's besser“. Themenübergreifende Kampagnen, wie „Jetzt Klima“ runden die Öffentlichkeitsarbeit ab.

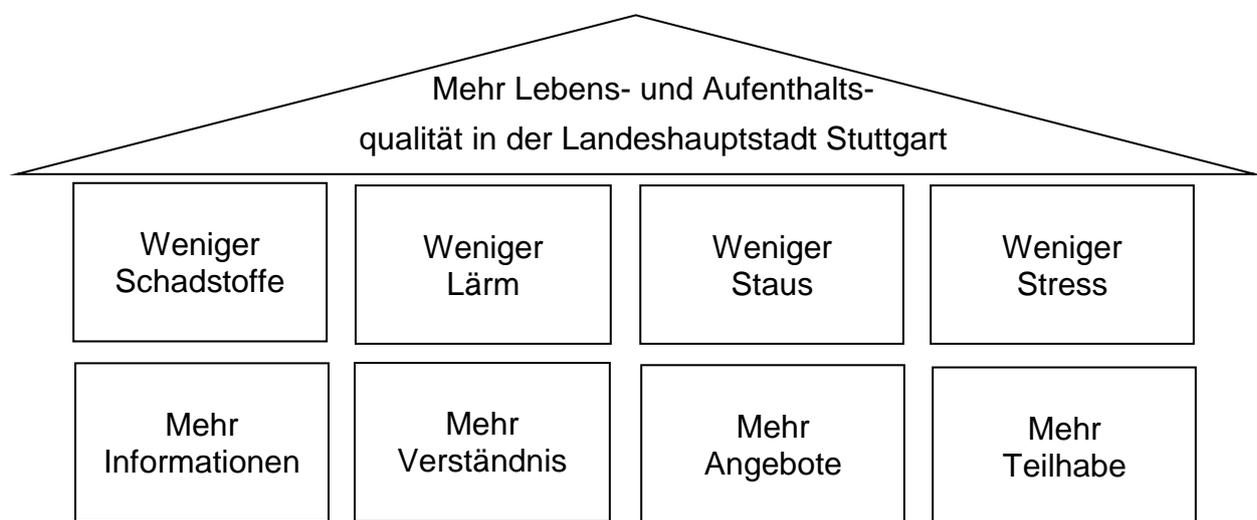
Im Jahr 2013 hat die Landeshauptstadt Stuttgart den Aktionsplan in seiner ersten Fassung erarbeitet. Dabei wurden in **neun Handlungsfeldern** bereits konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige und innovative Mobilität in der Landeshauptstadt Stuttgart identifiziert und priorisiert. In einem kontinuierlichen Entwicklungsprozess wurden die Handlungsfelder im Laufe der Zeit durch weitere Maßnahmen ergänzt und fortgeschrieben. Der Aktionsplan baut dabei unter anderem auf folgende Planwerke und Grundsatzbeschlüsse auf: Flächennutzungsplan (FNP), Luftreinhalteplan (LRP), Lärminderungspläne (LMP) und Lärmaktionsplan, Nahverkehrsplan (NVP), Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP), Klimafahrplan und Klimamobilitätsplan (in Vorbereitung), Stadtentwicklungskonzept (STEK) sowie das Verkehrsentwicklungskonzept (VEK 2030). Mit Digital MoveS, dem Green City Masterplan und Smart City Aktivitäten wurden digitale Transformationsprozesse auch im Mobilitätssektor verankert. Durch eine anschauliche Verknüpfung wird erstmals eine Verbindung der Maßnahmen des Aktionsplans zu diesen Planwerken, Konzepten und Grundsatzbeschlüssen hergestellt.

Zentral dabei ist, dass alle Maßnahmen zur Gestaltung der **Mobilität von Morgen** in ein Gesamtkonzept eingebettet sind und auf **Dialog und ein faires Miteinander** aller Verkehrsteilnehmer aufbauen (Stuttgarter Mobilitätsfrieden). Diese verbindende und verbindliche Klammer leisten das Verkehrsentwicklungskonzept (VEK 2030) und der darauf dynamisch aufbauende Aktionsplan 2023 „Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart“. In der vorliegenden Fassung des Aktionsplans wurden in neun Handlungsfeldern erneut mehr als 230 ganz konkrete Maßnahmen katalogisiert, die in den nächsten drei bis fünf Jahren initiiert und umgesetzt werden sollen.

Der Aktionsplan ist strategisch längerfristig ausgerichtet. Er kombiniert stadtplanerische Instrumente sowie digitale Transformationsprozesse mit der Verkehrsplanung, dem Verkehrsmanagement und der Infrastrukturpolitik. Im Zentrum des Aktionsplans steht eine hohe Qualität des öffentlichen Raums durch intensive Förderung der Innenentwicklung und eine Stadt der kurzen Wege sowie die konzertierte Nutzung von smarten Lösungsansätzen für Mobilitätsangebote und Verkehrsmanagementstrategien. Der Aktionsplan betrachtet dabei die verschiedenen Verkehrsarten und Mobilitätsservices bei der aktiven Gestaltung der Mobilität gemeinsam und verknüpft diese sinnvoll miteinander. Nur so bringen wir gemeinsam den Wandel in Richtung nachhaltiger Mobilität in großen Schritten voran.

In den letzten zehn Jahren wurden viele Maßnahmen und Projekte im Bereich der nachhaltigen Mobilität in der Landeshauptstadt Stuttgart initiiert, begonnen und vollendet. Die vorliegende Fassung des Aktionsplans ist Bestandsaufnahme und konsequente Weiterentwicklung konkreter Maßnahmen für eine nachhaltigere Mobilität in Stuttgart. Im Aktionsplan finden sich neben Maßnahmen, die bereits auf den Weg gebracht wurden bzw. die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden sollen, auch **mehr als 200 neue Maßnahmen**. Im 5. Kapitel sind die Projekte und Maßnahmen aufgeführt, die bis zur vorliegenden Beschlussfassung des Aktionsplans bereits abgeschlossen wurden.

2. Der Aktionsplan



Die Gewährleistung einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität ist ein wichtiges gesamtgesellschaftliches Ziel. Zur Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität müssen die negativen Folgeerscheinungen urbaner Mobilität reduziert und durch aktive Förderung und Gestaltung eine nachhaltige Mobilitätskultur geschaffen werden.

Lebenswerte und nachhaltige Städte sind daher ressourcenschonend und perspektivisch klimaneutral, weisen eine hohe Luftqualität auf, stellen eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sicher und ermöglichen Bürgern wie Wirtschaft bedürfnisorientierte, effiziente, bezahlbare und sichere Mobilitäts- und Logistikprozesse. Die Umsetzung von Maßnahmen, die nachweisbar auf diese Ziele einzahlen, ist essenziell, um für alle Menschen auch morgen bestmögliche, nachhaltige Mobilität in der Landeshauptstadt zu gewährleisten. Dabei stellen die Aufteilung der öffentlichen Flächen und die verkehrsbedingten Emissionen die größten Herausforderungen dar.

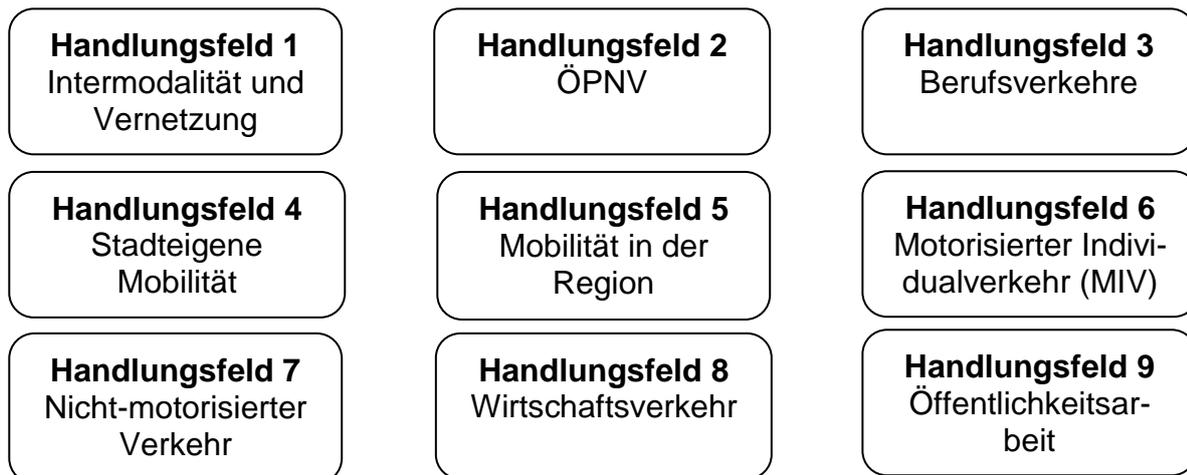
Die Landeshauptstadt Stuttgart wird noch mehr in verbesserte Rahmenbedingungen für den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr investieren sowie Anreize für weniger Fahrten des motorisierten Individualverkehrs schaffen. Hierzu sind neben attraktiven

Angeboten unter anderem auch Verhaltensänderungen und ein Bewusstseinswandel der Bevölkerung notwendig.

Die gesellschaftliche Debatte über Entschleunigung und mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität für eine urbane Stadt, in der alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gleichberechtigt sind, muss darum konsequent fortgesetzt werden.

Die Gestaltung und Förderung der nachhaltigen Mobilität ist eine zentrale Daueraufgabe jeder Kommune. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird daher die nachstehend aufgeführten innovativen Projekte und Maßnahmen in den nächsten drei bis fünf Jahren schrittweise umsetzen und diesen Aktionsplan im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität weiterhin regelmäßig fortschreiben.

Der Aktionsplan gliedert sich in neun Handlungsfelder. Diesen Handlungsfeldern sind die in den nächsten drei bis fünf Jahren umzusetzenden Maßnahmen zugeordnet. Durch Querverweise wird die beabsichtigte Verbindung und Überschneidung der einzelnen Maßnahmen und anderen wichtigen städtischen Planwerken und Grundsatzbeschlüssen hergestellt.



3. Konkrete Maßnahmen

3.1 Intermodalität und Vernetzung

Inter- und Multimodalität bedeutet, dass ein Verkehrsweg mit Hilfe mehrerer, möglichst vernetzter Verkehrsmittel zurückgelegt wird. Der inter- und multimodale Verkehr ist ein wesentliches Instrument, um die Umweltbelastung zu senken und das öffentliche Straßennetz zu entlasten. Der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und deren bequeme und barrierefreie Zugänglichkeit für alle Menschen kommt dabei eine entscheidende Bedeutung zu. Der zunehmend komplexe und individualisierte Tagesrhythmus von uns Menschen führt zum Wunsch nach diesen maßgeschneiderten Mobilitätsdienstleistungen und der Verfügbarkeit von bedarfsgerechten, schnellen, preiswerten und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

Maßnahmen

- Ausbau der Verkehrslageerfassung und -steuerung, Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Vorbehaltsstraßennetzes, der Betriebszeiten der Integrierten Verkehrsleitzentrale (IVLZ) und damit der Verkehrsinformation für die Öffentlichkeit ^{4, 7, 8}
- Datenaufbereitung und Wirkungsanalyse in der IVLZ (Handlungsfelder übergreifend) ^{4, 7, 8}
- Aufbau einer Informationsstrategie Verkehr (alle Verkehrsarten) mit Etablierung von Medienstrategen in der IVLZ ^{4, 7, 8}
- Ausbau / Weiterentwicklung Digitalisierung Verkehrsmanagement ^{4, 7, 8}
 - Verkehrsstrategien / -steuerung
 - Informationssysteme
 - Verknüpfung mit städtischen Systemen und Datendrehscheibe
 - Verknüpfung mit Mobilitätsdienstanbietern und Plattformen
- Ausbau eines Baustellen- und Störungsmanagements (Koordination und Überwachung von baustellenbedingten Verkehrszuständen und Flächennutzungen sowie Information über Wegeführungen unter gleichberechtigter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel) ^{4, 7}
 - Digitalisierungsprojekt VIZ neo (Teilprojekt Genehmigung Baustellen und Veranstaltungen)
 - Digitalisierungsprojekte Abnahmen und Kontrollen
- Vernetzung und Bereitstellung von Sharing-Angeboten im öffentlichen Verkehrsraum
- Rechtliche Begleitung, Unterstützung und Eröffnung von Entfaltungsmöglichkeiten neuer Mobilitätsformen (insb. E-Scooter)
- Ausbau, Betrieb und Vermarktung der polygo-App/Plattform als zentrale Auskunft- und Buchungsplattform für multimodale Angebote, inkl. Integration/Hinterlegung des Abos in die polygo-App/Plattform ^{10, 14}

- Tarifliche Vernetzung von RegioRadStuttgart und ÖPNV
- Weiterentwicklung der individuellen Mobilitätsberatung (z. B. durch virtuelle Beratungsformate) ^{10, 13, 14, 21}
- Neubürgermarketing
- Konzeption, Einrichtung und Verstetigung der Aufwertung von Mobilitätsstationen (z. B. in Stuttgart-Vaihingen, Bahnhof Zuffenhausen, Mittnachtstraße, Untertürkheim)
- MobiData BW: Verknüpfung mit Verkehrsinformationen und -strategien der IVLZ ^{4, 7, 8}
- Regelmäßige Fortschreibung des Modal Split (Mobilität in Deutschland MiD) mit Aufstockung der Untersuchung (Erhöhung der Stichproben) für Stuttgart; nächste Erhebung 2023
- Grundsätzliche Berücksichtigung der Elektromobilität in der Stadtplanung
- Mobilitätsservices / Kooperationen mit Mobilitätsdiensteanbietern / Start-up
- Konzeption, Umsetzung, Einbindung Mobilitätsdaten, Bereitstellung von Mobilitätsdaten des Straßenseitenraumes (digitale Bordsteinkante/Curbsidemanagement) z.B. ParaParking, (digitale) Lieferzone, E-Scooter, Taxistellplätze ^{4, 7, 18}
- Digitaler Zwilling Mobilität (Fortführung des Förderprojektes Digitaler Zwilling Mobilität und Umwelt nach Projektende 2024) ^{4, 7, 18}
- Pilotprojekte automatisiertes und vernetztes Fahren (AVF)
- Entwicklung und regelmäßige Aktualisierung von Mobilitätskarten für die Stadtbezirke und einzelnen Gewerbegebiete inklusive Veröffentlichung im Internet sowie Postwurfsendung der ersten Printversion an alle Haushalte ^{10, 13, 14, 21}

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Ein gut ausgebauter und gut funktionierender ÖPNV sowie dessen aktive Vermarktung sind das Rückgrat für jedes Mobilitätskonzept mit dem Anspruch, eine echte Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu sein. Gemeinsam mit den Partnerverkehrsmitteln im Umweltverbund, dem Fuß-, Fahrrad- und Pedelecverkehr sowie innovativen inter- und multimodalen Angeboten muss ein attraktives, alternatives Verkehrssystem gewährleistet und weiter ausgebaut werden, das dem Angebot des MIV weitgehend ebenbürtig ist.

Maßnahmen Ausbau Verkehrsnetz und Fahrplanangebot

- Ausbau des Bus- und Stadtbahnnetzes durch Netzerweiterungen, Tangentiallinien und Bus- sowie Schnellbuslinien: ^{7, 10, 14, 15, 21}
 - U19-Verlängerung zu Mercedes-Benz Untertürkheim
 - U25 Killesberg-Plieningen (über Übereckverbindung Möhringen Bhf.)

- U13 S-Hausen/Ditzingen
- U17 Flughafen-Synergiepark/Dürtlewang
- U18 LE-Synergiepark/Dürtlewang
- Neue Buslinie 47 S-Ost - Cityring
- Neue Bus-Tangentiale Pragsattel - Mitternachtstraße - S-Ost (Linie 46)
- weitere Busmaßnahmen gem. SSB-Busausbaustufenliste

Mittel- und langfristige Stadtbahnmaßnahmen (Perspektive):

- U5-Echterdingen
 - U3 / U25 Birkach
 - U14 Pattonville
 - U19-Schmiden/Oeffingen
 - Stadtbahn Vaihingen West
- Machbarkeitsstudien zum Ausbau des ÖPNV (z.B. Stadtbahn und Seilbahn in Vaihingen und Möhringen) ^{10, 14, 15, 21}
 - Erhöhung der Kapazität von Stadtbahnlinien durch den Einsatz längerer Züge (80 m- Züge auf der Stadtbahnlinie U1) ^{10, 14, 15, 21}
 - Verdichtung des Taktangebots (soweit nachfragegerecht und bezüglich der Streckenkapazität möglich) ^{10, 14, 15, 21}
 - Optimierung der Anschlussbeziehungen (auch im Spät-/Nachtverkehr und am Wochenende) ²¹
 - Verstetigung, Ausweitung und Vermarktung des On Demand-Angebots "SSB Flex" (Betriebszeit 24/7, bessere Integration in VVS-Tarif, Integration in die Polygo-App/Plattform) ^{10, 15}
 - Fortschreibung Ergänzungsverkehre / Ortsbusse ^{15, 21}

Maßnahmen Infrastruktur und Fahrzeuge

- Erweiterung der Abstell- und Werkstattkapazitäten für Stadtbahn und Bus als notwendige Begleitmaßnahme zu Angebotsausweitungen ^{7, 10, 14}
 - Stadtbahnbetriebshof in Weilimdorf
 - Busbetriebshof in Bad Cannstatt
- Grunderneuerung der ÖPNV-Infrastruktur zur Sicherstellung einer hohen ÖPNV-Betriebsqualität und hoher Akzeptanz beim Nutzer ¹⁵
- Beschleunigung und Stabilisierung des ÖPNV für kürzere Reisezeiten und höhere Pünktlichkeit: ^{7, 10, 14, 15, 21}
 - Optimierung der ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen
 - zusätzliche Bussonderfahrstreifen
- Weiterer Ausbau der Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen (siehe auch Handlungsfeld Nicht-motorisierter Verkehr) ^{10, 14, 15, 21}

- Verbesserung der Zugänglichkeit von ÖPNV-Haltestellen (ggf. in Kombination mit Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs) ¹⁰
- Verbesserung und Ausbau der Fahrplan-Echtzeitinformation (z. B. an allen Bushaltestellen) ^{7, 14}
- Einführung automatischer Fahrgastzählsysteme in den Verkehrsmitteln der SSB für eine verbesserte Informationsgrundlage für Fahrgäste (Auslastungsinformation in Echtzeit) und zur Steuerung und Angebotsweiterentwicklung
- Verbesserung der Netzausleuchtung/Mobilfunkverfügbarkeit in den SSB-Tunnel ⁷
- Weiterentwicklung der Kommunikationsmöglichkeiten für Kunden mit mobilen Endgeräten in den Fahrzeugen (z. B. freies W-LAN) ¹⁵
- Ausweitung des Einsatzes von schadstofffreien, alternativen und emissionsarmen Bussen mit modernen vollelektrischen, Hybrid- und Euro VI-Antrieben ^{7, 10, 14, 15, 21}

Maßnahmen Tarif und Marketing

- Bestandskunden (z. B. Schüler und Studenten auch im späteren Berufsleben als ÖPNV-Kunden) halten sowie neue Dauerkunden gewinnen (z. B. durch zielgerichtete und zielgruppenspezifische Marketingmaßnahmen, der aktiven Vermarktung der Abos und durch professionelle Betreuung von Groß- und Firmenkunden) ^{14, 21}
- Neue Kunden im Gelegenheitsverkehr gewinnen durch attraktive Ticketangebote sowie verbessertem und vereinfachtem Ticketverkauf ^{14, 21}
- Attraktivierung des ÖPNV für junge Menschen durch ein flexibler nutzbares Ticketangebot (z.B. Landesweites Jugend Ticket zum 1. März 2023) ²¹
- Einführung neuer Ticket-Innovationen z.B. Abo Flex als Tarifinnovation für flexible Arbeiter und Teilzeitkräfte (in Vorbereitung für 2024)
- Einführung eines Mobilitätsbudgets für Arbeitnehmer zur Förderung des Umsteigens auf den ÖPNV mit Firmen-Beteiligung
- Nutzung der polygoCard auch für Zeitfahrkarten und flexible Tickets ^{10, 14}
- Weiterentwicklung der Vertriebskanäle (z. B. Online- und Handyticket) ¹⁴
- Check-In-Check-Out basierte Ticketplattform für landesweite Mobilität mit dem ÖPNV einführen (CiCo-BW)
- Verbesserte Förderung und Initiierung von Arbeitgeberzuschüssen beim Firmenticket ¹⁴
- Kostenloses Seniorenabo bei Rückgabe des Führerscheins ^{7, 14}
- Attraktivierung des ÖPNV für Berufspendler und Gelegenheitsnutzer durch verbundübergreifende Ticketangebote (BW-Tarif, Nachfolge 9-Euro-Ticket)

3.3 Berufsverkehre

In der Landeshauptstadt Stuttgart waren 2021 ca. 518.500 Menschen beschäftigt. 58,5 Prozent dieser Beschäftigten wohnen außerhalb der Landeshauptstadt. Davon fahren rund 60 Prozent mit dem Auto zur Arbeit und dies meistens alleine (1,3 Personen pro Fahrzeug). Neben diesen sogenannten Berufspendlern ist die Landeshauptstadt Stuttgart auch über die Verkehre, die durch den Transport von Produkten und Dienstleistungen verursacht werden, mit Unternehmen und Organisationen im Gespräch.

Maßnahmen

- Bündelung und Unterstützung der Aktivitäten der verschiedenen Akteure wie der Landeshauptstadt Stuttgart, SSB, VVS und der großen Arbeitgeber (Arbeitgeberkonferenz) "Betriebliches Mobilitätsmanagement" ¹⁰
- Unterstützung bei der Durchführung von Mobilitätsbefragungen ^{10, 13, 14, 21}
 - Bereitstellung eines standardisierten Fragebogens
 - Erwerb einer Softwarelizenz für ein online-gestütztes Befragungstool
- Flexible Begleitung und Beratung in den einzelnen Projektphasen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (Mobilitätsanalyse, betriebliches Mobilitätskonzept, Umsetzung und Evaluation von Maßnahmen etc.) ^{10, 13, 14, 21}
- Unterstützung bei der Werbung zur Einführung des Jobtickets bei weiteren Firmen ^{10, 13, 14, 21}
- Unterstützung bei der Organisation und Durchführung von Aktionstagen bei Arbeitgebern ^{10, 13, 14, 21}
- Weiterentwicklung und verbindliche Verankerung von Mobilitätskonzepten in Investorenverträgen (städtebauliche Verträge und Kaufverträge)

3.4 Stadteigene Mobilität

Eine wesentliche Aufgabenstellung für eine nachhaltige Mobilität in Stuttgart sind auch die sogenannten „stadteigenen Verkehre“. Verursacht werden diese von den rund 23.400 Beschäftigten der Landeshauptstadt (inklusive Klinikum), die ein umfangreiches und vielfältiges Leistungsangebot für ihre Bewohnerinnen und Bewohner erbringt. Die Landeshauptstadt kann durch eine systematische Analyse und Planung ihrer eigenen Verkehrsströme einen eigenen Beitrag zur Reduzierung motorisierter Verkehre leisten und damit ihrer Vorreiterrolle und Verantwortung im Sinne nachhaltiger Mobilität nachkommen.

Maßnahmen

- Kostenloses Deutschlandticket für alle Beschäftigten der Stadt Stuttgart
- Vollständige Elektrifizierung bzw. Umstellung des städtischen Fuhrparks auf emissionsarme Fahrzeuge in den Fällen, in denen keine Elektrifizierung möglich ist
- Unterstützung bei der Beschaffung von Fahrrädern und Pedelecs zur privaten (und dienstlichen) Nutzung für die Beschäftigten im Rahmen der steuerlichen Möglichkeiten (Dienstradleasing)
- Der Lieferverkehr (durch beauftragte Lieferanten) zur Deckung des gesamtstädtischen Bedarfs wird klimafreundlich und mit Fahrzeugen mit alternativen Antrieben durchgeführt ¹⁰
- Weiterentwicklung des Fuhrparkmanagements für die gesamte städtische Fahrzeugflotte
- Prüfung und gegebenenfalls Einführung neuer Arbeitsmodelle (Mobiles Arbeiten, Office-Hubs ...)
- Standardisierte und systematische Prüfung sowie Festlegung der Klimaneutralität von Dienstreisen der städtischen Beschäftigten und Mandatsträgern
- Förderung von firmenübergreifenden Fahrgemeinschaften für Arbeitswege (Pendlerprojekt "Stuttgart-fährt-mit", Stadt als Anwendungspartner in bis zu zwei ausgeschauten Dienststellen)

3.5 Mobilität in der Region

Im Bereich des Verkehrs haben die Kommunen der Region Stuttgart sehr oft mit identischen Problemen zu kämpfen, so dass gerade bei der Suche nach Ansätzen und Lösungen, um diese Probleme zu bekämpfen, eine engere Zusammenarbeit notwendig ist. Die Landeshauptstadt Stuttgart bietet deshalb proaktiv den Kommunen und den Landkreisen der Region sowie dem Verband Region Stuttgart (VRS) einen intensiven Austausch und eine ausgeprägte Kooperationsbereitschaft an.

Maßnahmen

- Fortschreibung/ Weiterentwicklung des regionalen Verkehrsmodells ^{4, 21}
- Regionale Aspekte des ÖPNV wie S-Bahn-Pünktlichkeit und -Sicherheit, Kapazitäten, Zubringerverkehre, Regionalverkehr, Expressbuslinien, Anschluss-Sicherung
- Aufwertung von ÖPNV-Bahnhöfen (Deutsche Bahn, Land Baden-Württemberg, VRS) u. a. durch Sauberkeit, Beleuchtung und Steigerung der Attraktivität
- Verdoppelung der Kapazitäten der S-Bahnen und im Regionalverkehr durch den deutschlandweit ersten voll digitalisierten Bahnknoten Stuttgart
- Studie der Region und Landeshauptstadt Stuttgart zur Aktivierung der Potentiale des Schienengüterverkehrs in der Region Stuttgart ^{17, 21}

- Entwicklung und Umsetzung eines regionalen Park & Ride und Bike & Ride-Konzeptes
- Ausbau der P+R-Kapazitäten am Stadtrand (insbes. Obertürkheim, Weibel) ¹⁰
- Regionale Sharing-Angebote abstimmen und ausbauen
- Ausbau des interkommunalen, regionalen Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystem (RegioRadStuttgart) unter Einbeziehung von Lastenrädern, nachdem die Leistungsqualität verbessert wurde ¹⁰
- Vervollständigung und Erweiterung des Regionalen Radverkehrsnetzes (z.B. Rad-schnellwege-Netz) ¹⁶
- Aufbau einer leistungsfähigen Infrastruktur für Elektromobilität
- Begleitung des Projekts RegioWIN (Aufbau einer regionalen Mobilitätsplattform für ein gebietsübergreifendes Verkehrsmanagement) ^{4, 7, 8, 14}
- Abstimmung vorhandener und geplanter Verkehrssteuerungs- und Verkehrslenkungskonzepte (im Rahmen des regionalen Verkehrsmanagements) ^{4, 7, 8, 14}
- Unterstützung von Maßnahmen aus der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans
- Regionale Abstimmung zu Mobilitätsdienstleistungen gemäß PBefG (Taxen und OnDemand-Angebote)
- Kooperation mit der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH im Rahmen des Impulsprogramms "Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Region Stuttgart" ¹⁰

3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Ziel der Maßnahmen hinsichtlich des Kfz-Verkehrs ist, dass der motorisierte Individualverkehr stabilisiert und verstetigt wird. Daneben ist insbesondere der sorgsame Umgang mit dem öffentlichen Raum und die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Vorbehaltsstraßennetzes von großer Bedeutung. Die Antriebswende hin zur Elektromobilität wird von der Landeshauptstadt besonders unterstützt.

Maßnahmen

- Umgestaltungen im Straßennetz (Künftige Infrastrukturprojekte) ¹⁰
 - Augsburgener Platz (Bad Cannstatt)
 - Zuffenhausen Strohgäustraße
 - Ortsmitte Mühlhausen
 - Knotenpunkt Weilimdorf Löwenmarkt
 - Rotebühlplatz
 - Knotenpunkt Hegelplatz
 - Bahnbrücke Unterländer Straße/Zahn-Nopper-Straße
 - Konzept B295 in Feuerbach

- Nord-Süd-Straße
 - Friedrichswahl in Zuffenhausen
 - Hedelfinger Platz / Rohrackerstraße / Otto-Hirsch-Brücken
 - Arlbergstraße / Leonhard-Schmidt-Platz / Augsburger Straße
 - Vaihinger Markt / Rathausplatz
 - Kelterplatz Wangen
 - Göppinger Straße mit Kreisverkehr Asangstraße / Augsburger Straße
 - Talstraße (zwischen Wagenburg- und Landhausstraße)
 - Maybachstraße (zwischen Siemens- und Stresemannstraße).
 - Epplerstraße Ortsmitte Degerloch
- Erarbeitung und Umsetzung eines Stadtgeschwindigkeitskonzeptes ¹⁰
 - Schaffung weiterer Quartiersgaragen
 - Weiterentwicklung, Umsetzung und Betrieb des Parkraummanagements ¹⁰
 - Einführung Handyparken ⁴
 - Digitalisierungsprojekte Parken und Verkehrsüberwachung ^{4, 7}
 - Pilotprojekt ParaParking (Belegungsmanagement Behindertenstellplätze) ^{4, 18}
 - Effizientere Ausnutzung von privaten Parkplatzkapazitäten (z. B. Nutzung von gewerblichen Parkplätzen nachts und am Wochenende als Anwohnerparkplätze / Mehrfachnutzung) ¹⁰
 - Regelmäßige Anpassung der Parkgebühren (Parken am Straßenrand teurer als in Parkhäusern, Parken in Parkhäusern teurer als ÖPNV) ¹⁰
 - Weiterentwicklung und Ausbau einer Erstberatung Elektromobilität für Bürger und Unternehmen
 - Weiterentwicklung und Ausbau der Fortsetzung von vorgelagerter Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen - „Richtlinie der Landeshauptstadt Stuttgart zur Förderung des Ausbaus von vorgelagerter Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen (Förderung privates Laden)“
 - Sensibilisierung von Verbänden, Innungen und Händlern für E-Mobilität
 - Unterstützung des Ausbaukonzepts Mitfahrgelegenheiten ¹⁰
 - Ausbau und Integration von Carsharing und Elektromobilität in bestehenden Wohngebieten (Quartieren) und bei Neubauvorhaben ¹⁰
 - im öffentlichen Raum und
 - auf privater Fläche
 - Umsetzung der Förderrichtlinie für "e-Carsharing und nachhaltige Mobilität in Quartieren" - Insbesondere die Förderung von Elektro-Sharing-Angebote, Radabstellanlagen, ÖPNV-Vergünstigungen, Ladeinfrastruktur und Photovoltaikanlagen
 - Übermittlung Verkehrsmanagement Strategien an Routingdienste im Korridor Frankfurt - Stuttgart - München - Salzburg (Projekt SATURN) ^{4, 7, 8}

3.7 Nicht-motorisierter Verkehr (Fahrrad, Pedelec und Fußgänger)

Den nicht-motorisierten Verkehr zu fördern, führt neben der direkten Reduktion von Abgas-, Schadstoff- und Lärmemissionen sowie des Flächenverbrauchs zu einer wesentlich besseren Lebensqualität und kann gleichzeitig zu einem schöneren Stadtbild beitragen.

Verkehrsart übergreifende Maßnahmen

- Neue Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr ^{6, 16}
 - Steg Hallschlag - Stuttgart-Münster
 - Steg Güterbahnhofareal - Stuttgart-Obertürkheim
 - Steg NeckarPark - Stuttgart-Ost
- Städtebauliche Maßnahmen mit dem Fokus auf dem Fuß- und Radverkehr ^{6, 16}
 - Umgestaltung der Bundesstraße 14 („City-Boulevard“)
 - Neuer Cityring“ einschließlich verkehrsberuhigter Schillerstraße
- Optimierung der Querungen an Signalanlagen und nicht signalisierten Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer, einschließlich deren Funktion im Zu- und Abgang von und zu Haltestellen ³
- Mobilitäts- bzw. Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung
- Platz zum Spielen (Aktionsplan kinderfreundliche Kommune), temporäre Spielstraßen, Ausbau verkehrsberuhigter Bereiche ^{1, 10}
- Konzeption, Umsetzung und Evaluation von Verkehrsversuchen (z.B. Superblock Augustenstraße, Bismarckplatz, Schelmenwasen, Pop-up Bike Lanes)
- Auflagen für den Betrieb von E-Scooter-Sharing-Angeboten im öffentlichen Raum, um Verkehrsbehinderungen und -gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmenden durch abgestellte E-Scooter zu reduzieren
- Bürgerschaftliches Engagement im öffentlichen Raum ermöglichen

Fahrrad und Pedelec

Fahrrad und Pedelec sind für viele Fahrtzwecke wie dem Weg zur Arbeit oder in der Freizeit ein ideales Verkehrsmittel. Eine höhere Fahrrad- und Pedelec-Nutzung verbessert unmittelbar die ökologische Bilanz der Landeshauptstadt und dient damit dem Erreichen gesteckter Umwelt- und Klimaschutzziele. Die seit einigen Jahren laufende Radverkehrsförderung muss daher konsequent fortgesetzt werden, um die aktuell nach wie vor noch bestehenden ungünstigen Ausgangsbedingungen weiter abzubauen.

Maßnahmen Fahrrad und Pedelec

- Beschleunigter Ausbau des Radverkehrsnetzes (Hauptradroute, Radschnellverbindungen, Radwegweiser...) ^{10, 16}

- Konzeption und weiterer Ausbau von Fahrradstraßen und -zonen ^{10, 16}
- Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Weiterentwicklung von Förderprogrammen für E-Lastenräder und E-Trikes
- Auf- und Ausbau von sicheren Radabstellanlagen ¹⁰
 - Stationen bzw. Parkhäusern einschließlich Ladeinfrastruktur
 - Radsammelgaragen
 - Abstellmöglichkeiten für Lastenräder
 - dezentrale Radbügel
 - an ÖPNV-Haltestellen
- Einrichtung weiterer Fahrradzählstellen
- Konzeption und Umsetzung Radschulwegepläne ¹⁰
- Projekt „Rad und Schule“ fortsetzen ¹⁰
- Niederschwellige Bereitstellung von Lastenpedelecs in den Inneren und einzelnen Äußeren Stadtbezirken (Stuttgarter Rössle)

Fußgänger

Straßenräume und Plätze prägen wesentlich das Bild und Image der Landeshauptstadt Stuttgart und sind wichtig für die Lebensqualität und die Mobilität der Menschen. Einfluss darauf hat jeder Straßenraum, jeder Platz, jede Grünanlage und jede Querungsmöglichkeit. Ein Handlungsschwerpunkt wird gerade in den einzelnen Quartieren gesehen. Wegstrecken werden hier häufiger zu Fuß zurückgelegt, wenn sie als attraktiv und als sicher wahrgenommen werden. Insofern beeinflusst die Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes die Art der Fortbewegung nachhaltig. Bei der Fußverkehrsplanung spielen daher die Stadtgestaltung und die Sicherheit eine besondere Rolle. Schließlich geht es hier insbesondere um den Schutz der größten und verletzlichsten Gruppe aller am Verkehr teilnehmenden Personen.

Maßnahmen Fußverkehr

- Investitionsprogramm Lebenswerte Innenstadt 2022 – 2035 ¹¹
- Investitionsprogramm Fußverkehr-Innenstadtbezirke auf der Basis des vorliegenden Fußverkehrskonzeptes (Oberflächen, Sitzgelegenheiten, Gehwegnasen, Spielgeräte etc.) ^{6, 10}
- Erweiterung des Fußverkehrskonzeptes auf alle Außenbezirke ^{6, 10}
 - Konzeption
 - Investitionsprogramm
 - Umsetzung
- Ausweisung zusätzlicher Fußgängerzonen und verkehrsberuhigter Bereiche im gesamten Stadtgebiet ¹⁰

- Erarbeitung und Umsetzung eines Aktionsprogramms Stäffele (Potenziale, Sanierungsprogramm, Intensivierung der Unterhaltung, Beschilderung, Zugänge, neue Stäffele etc.), Umsetzungskonzept mit Investitionsmittel und Personal ¹⁰
- Umsetzungsprogramm Stuttgarter Ecke und Stuttgarter Rechtecke
- Konzeption und Genehmigungsverfahren für temporäre und innovative Nutzungen des öffentlichen Raums
- Walking-Audits und Fußverkehrs-Checks (auch spezifische Zielgruppen, wie mit Kindern, Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen) und zeitnahe Realisierung kleinerer Fußverkehrsfördermaßnahmen ¹
- Verbesserung der Sicherheit auf Schulwegen
- Konzeption und Erprobung von kreativen Ansätzen im Schulumfeld (z.B. Pilotprojekte Straßenraumgestaltung, temporäre Sperrungen zu Schulbeginn, "Elterntaxi")
- Stärkung und Ausbau der Mobilitätsbildung (z. B. das Projekt "Ich bin ein Klimaheld") ^{10, 13}
- Nutzung öffentlicher Räume zum Schutz und Förderung der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer sicherstellen (Verkehrsüberwachung und bauliche Maßnahmen)
- Erstellung eines Sicherheitskonzepts zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs ³

3.8 Wirtschaftsverkehr

Bewohner und Bewohnerinnen wollen einkaufen, Handeltreibende brauchen Ware, Unternehmen benötigen Material und den Abtransport ihrer produzierten Güter, Abfall muss entsorgt werden und Dienstleister müssen für ihre Kundschaft erreichbar sein. Dass alles erzeugt Verkehr und sichert gleichzeitig die Versorgung der Bevölkerung. Der Wirtschaftsverkehr sorgt dafür, dass die Landeshauptstadt Stuttgart „funktioniert“. Er ist unerlässlich für das tägliche Leben jedes Einzelnen. Daher braucht auch der Wirtschaftsverkehr gute Rahmenbedingungen.

Maßnahmen

- Erweiterung der Verkehrsinformationen und -lenkung für eine optimierte Routenplanung (Verkehrslage, Fahrzeiten, Baustelleninformation) ^{7, 12, 21}
 - Ausbau / Weiterentwicklung Digitalisierung Verkehrsmanagement
 - Aufbau einer Informationsstrategie Verkehr mit Etablierung von Medienstrategien in der IVLZ
 - Verfügbarmachung von Verkehrsinformationen (Teilprojekt VIZ neo)
- Gezielte Erhebung und Auswertung von Verkehrsdaten und statistischen Daten im Bereich Wirtschaftsverkehr als Grundlage zukünftiger Verkehrsmodellierungen und Citylogistikkonzepte (Mengen, Arten und Zeiten) ^{7, 21}

- Weiterentwicklung der Liefer- und Zugangsbedingungen in die Innenstadt im Rahmen des Konzeptes "lebenswerte Innenstadt" ^{7, 21, 11}
- Versuch und Erprobung der Privilegierung von emissionsfreien Lieferverkehren in Fußgängerzonen ^{7, 10, 21}
- Entwicklung von Konzepten und Erprobung von Lösungsansätzen im Bereich City-Logistik (z. B. „LogSpaze“) ^{2, 7, 13, 21}
- Konzeption und Weiterentwicklung Lieferzonen-Management im Rahmen des Curbsidemanagement ^{7, 10, 18, 21}
 - Grundlagenermittlung
 - Erfassung und Bereitstellung von Echtzeitdaten bzgl. Belegung von öffentlichen Lieferzonen
 - Technische Erprobung
 - Technische und verwaltungsrechtliche Überlegungen zur Einführung "echter Logistikzonen" auch für z.B. soz. Dienste oder Handwerker
- Machbarkeitsstudie Unterirdischer Warentransport ⁷
- Erstellung eines Citylogistik-Konzeptes für das gesamte Stadtgebiet, bestehend aus z.B.: ^{2, 7, 12, 13, 19, 21}
 - Definition eines Leitbildes Citylogistik und Wirtschaftsverkehr
 - Citylogistik-Teilkonzept Innenstadtbereich (Detailuntersuchung zu "Lebenswerte Innenstadt") ¹¹
 - Citylogistik-Teilkonzept Rosensteinquartier
 - weitere Teilkonzepte für repräsentative Stadtgebiete
 - Untersuchungen zu Hub-Standorten und Betriebsformen von Logistik-Hubs
- Schaffung von Möglichkeiten zur Zwischenlagerung von Einkäufen und Aufbewahrung von Gepäck in der zentralen Innenstadt der Landeshauptstadt Stuttgart ^{2, 7, 21}
- Studie zur Einrichtung wohnortnaher Paketstationen auf Privatflächen in Wohngebieten ^{2, 7, 13, 21}
- Unterstützung von Projekten zur Bündelung von Paketsendungen/Lieferverkehren (z.B. Entwicklung digitaler Plattform im Projekt "Digital Logistics@LHS") ^{2, 7, 13, 21}
- Erstellung eines Gesamtkonzeptes zur Elektrifizierung von Wirtschaftsverkehren in Stuttgart (ELWIS) ^{2, 7, 9, 10, 13, 21}
- Förderung der gewerblichen E-Lastenradnutzung in der Citylogistik ^{7, 13, 21}
 - Fortführung Programm "Flottes Gewerbe"
 - Integration von E-Lastenrädern in die Citylogistik (Umsetzung LogSpaze Projekte)
 - Unterstützung beim Aufbau Test- und Serviceinfrastruktur E-Lastenrad
 - Untersuchung von Entwicklungs- und Handlungsoptionen zur Stärkung der gewerblichen E-Lastenradnutzung
- Unterstützung der Akteure des Wirtschaftsverkehrs z.B. von Handwerkern, Sozialdiensten... bei deren Fuhrparkumstellung auf E-Fahrzeuge ^{7, 13, 21}

- Einsatz von Elektrofahrzeugen und emissionsarmen Fahrzeuge, insbesondere bei Taxis, Pflege- und Lieferdiensten ^{7, 9, 13, 21}
- Elektrifizierung im Wirtschaftsverkehr: ^{2, 7, 9, 10, 13, 21}
 - Einrichtung von Logistikladepunkten
 - Standardisierung der Ausweisung elektrifizierter Stellplätze in Neubauten
- Aufbau einer regionalen Wasserstoffwirtschaft in der "Modellregion Grüner Wasserstoff", u.a. mit Mobilitätsanwendungen im Bereich Busse, schwere Nutz- und Sonderfahrzeuge ^{7, 9}
- Bereitstellung Testfelder für innovative Logistik-Anwendungen (z.B. autonome Lieferfahrzeuge/Roboter)
- Studie zur Binnenschifffahrt inkl. Hafententwicklung und Schleusenertüchtigung ^{17, 21}
- Arbeitskreis Innenstadtlogistik ^{12, 21}
- Erstellung eines Informations- und Kommunikations-Konzeptes Wirtschaftsverkehr ^{7, 10}

3.9 Öffentlichkeitsarbeit

Die vielfältigen Aktivitäten der Landeshauptstadt auf dem Gebiet der nachhaltigen Mobilität, mit der die Lebensqualität gesteigert werden soll, soll weiterhin mittels einer einheitlichen, breit angelegten und sich regelmäßig wiederholenden Öffentlichkeitskampagne unter der Dachmarke „Stuttgart-steigt-um“ kommuniziert werden. Unter dieser Dachmarke sollen auch alle anderen, auf das Konto der nachhaltigen Mobilität einzahlenden Maßnahmen kommuniziert werden.

Maßnahmen

- Etablierung von „Stuttgart-steigt-um“ als Dachmarke für nachhaltige Mobilität
- Kampagne für das Miteinander der Verkehrsarten (Rücksichtnahme im Verkehr)
- Abwechselnde verkehrsartenbezogene Kampagnen
 - zur Nutzung von Pedelecs durch Pendler (Stuttgart als Pedelec-Stadt)
 - zur Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs (Stuttgart aufs Rad)
 - "Stuttgart leiht sich ein Rad"
 - Fußverkehr
 - Carsharing
 - Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Permanente Öffentlichkeitsarbeit für den Fuß- und Radverkehr ^{6, 16}
- Wiederkehrende öffentliche Aktionstage (z. B. Stadtradeln, Stuttgarter Mobilitätswoche, Cargo-Bike-Day, Cargobike Roadshow)

- Nationale und internationale Fachkommissionen und Kongresse (Urban Future Conference, Cities for Mobility, Kommission des Deutschen Städtetages, Difu, Metropolkongress der Europäischen Metropolregion Stuttgart, ...)
- Aktivitäten für eine neue Mobilitätskultur

4. Umgesetzte bzw. abgeschlossene Maßnahmen

Viele der in den bisherigen Aktionsplänen beschriebenen Maßnahmen und Projekte wurden in den letzten Jahren umgesetzt bzw. sind bereits abgeschlossen oder als Daueraufgabe verankert. Dies sind unter anderem:

Handlungsfeld 1 - Intermodalität und Vernetzung

- Ertüchtigung des Leitraums der IVLZ ^{4, 7, 8}
- Verkehrsbeeinflussung und -lenkung (z. B. Erneuerung der Netzbeeinflussungsanlage Nord und Weiterentwicklung der IVLZ) ¹⁰
- Forum für alle Mobilitätsarten (UA Mobilität)
- Beteiligung am Projekt moveBW (Entwicklung eines App-basierten Mobilitätsassistenten für die Mobilitätsinformation und Verkehrssteuerung) ^{4, 7, 8}

Handlungsfeld 2 - ÖPNV

- Ausbau des Bus- und Stadtbahnnetzes durch Netzerweiterungen, Tangentiallinien und Bus- sowie Schnellbuslinien: ^{10, 14, 15, 21}
 - U12 Remseck-Dürrelewang
 - U6 Flughafen
 - U16 Fellbach-Giebel
 - U19 Neugereut-NeckarPark
 - Schnellbusse X1, X2, X7
- Werktäglicher Nacht-Takt mit Bus und/oder SSB-Flex ^{10, 14, 15, 21}
- Ausbau der SSB-Leitstelle
- Einführung eines einheitlichen Ein-Zonen-Tarifs für die gesamte Landeshauptstadt Stuttgart (Tarifzonenreform 2019) ^{7, 14}
- Attraktivitätssteigerung beim 9-Uhr-UmweltTicket (z. B. durch Einbeziehung in das FirmenTicket) (9-Uhr-Firmen-Abo 2018 eingeführt) ¹⁴
- Einführung neuer Ticket-Innovationen ¹⁴
 - Bestpreisabrechnung
 - 10er-Ticket

Handlungsfeld 4 - Stadteigener Verkehr

- Zweiradfahren zur Arbeit für Beschäftigte durch den Ausbau der für die Nutzung von Fahrrädern, Pedelecs, E-Rollern erforderlichen internen Infrastruktur (z. B. Umkleidebereiche, Duschen, sicheren Abstellplätzen...) attraktiver gestalten
- Prüfung und gegebenenfalls Umsetzung, ob Dienstgänge (inklusive Botendienste) vermehrt mit dem Fahrrad, mit Pedelecs oder Lastenrädern, zu Fuß oder mit ÖPNV durchgeführt werden können. Hier sollen auch die Angebote externer Car-Sharing-Anbieter bzw. RegioRadStuttgart einbezogen werden.
- Fortschreibung der Kriterien zur Vergabe städtischer Stellplätze für die Beschäftigten der Landeshauptstadt Stuttgart und andere Nutzergruppen zur Reduzierung der Fahrten mit herkömmlichen Fahrzeugen
- Mobilitätsbefragung bei den Beschäftigten der Landeshauptstadt Stuttgart
- Bereitstellung verkehrlicher Echtzeitinformationen am Arbeitsplatz städtischer Beschäftigter
- Personalwirtschaftliche Maßnahmen zur Flexibilisierung der Arbeitszeit

Handlungsfeld 5 - Mobilität in der Region

- Mitfahrerparkplätze prüfen
- Ganztägiger 15-Minuten-Takt der S-Bahnen an Werktagen

Handlungsfeld 6 - Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Fortführung und Ausbau von Tempo 40 auf Steigungsstrecken des Vorbehaltsstraßennetzes ⁷
- Ausweitung von Tempo 30 im Vorrangstraßennetz gemäß novellierter Straßenverkehrsordnung (StVO), insbesondere vor Kindergärten, Schulen und ähnlichen Einrichtungen ¹
- Erstellung und Umsetzung einer Rahmenkonzeption E-Mobilität im öffentlichen Raum (u. a. rechtliche, verkehrstechnische und infrastrukturelle Grundlagen, Ladefrastruktur, Parkplätze) ¹⁰
- Weitere Unterstützung und Förderung der Umstellung der Taxi-Flotte und ggf. weiterer Gelegenheitsverkehre in der Landeshauptstadt Stuttgart auf E-Antriebe (z. B. durch Vorgaben zu Emissionsklassen bei der Konzessionsvergabe, sofern dies landesrechtlich ermöglicht wird) ⁷
- Förderprogramm „Abwrackprämie“ für Zweitakt-Zweiräder
- Erstellung eines stationären Carsharing-Konzepts für die Landeshauptstadt Stuttgart und Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum ¹⁰
- Projekt „City2Navigation“ (Nachfolgeprojekt NAVIGAR) ^{4, 7, 8}

- Kreisverkehre zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs (z. B. Solitude-/Engelbergstraße in Stuttgart-Weilimdorf)

Handlungsfeld 7 - Nicht motorisierter Verkehr

- Neubau der Jugendverkehrsschule Westbahnhof (Ersatz für Diakonissenplatz)
- Aufbau eines interkommunalen, regionalen Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystems (RegioRadStuttgart) unter Einbeziehung von Lastenrädern und der Möglichkeit einer Eventflotte (Verschmelzung des lokalen Fahrradverleihsystems call-a-bike mit dem regionalen Verleihsystem NAMOREG E-2-R)
- Einrichtung einer/s Fußgängerbeauftragten analog zur Radverkehrsbeauftragten
- Erprobung von Fußgängerampeln ohne Benutzungszwang

Handlungsfeld 8 - Wirtschaftsverkehr

- Pilotprojekt " Digitales Lieferzonenmanagement" ^{2, 7, 21}

Sonstige, keinem Handlungsfeld zugeordnete Maßnahmen

- Einführung und Evaluierung des Feinstaubalarms in Verbindung mit umfangreicher Informations- und Kommunikationskampagne sowie der zentralen Webseite www.feinstaubalarm.stuttgart.de (seit Januar 2016)
- Pilotversuch zur Wirksamkeit von Mooswänden zur Reduzierung von Luftschadstoffen (seit Oktober 2016)
- Fortsetzung des ersten Testprojekts „Straßenreinigung Feinstaub“ vom Frühjahr 2017 über die komplette Feinstaubsaison 2017/18. Eine Entscheidung, ob danach aus dem Versuch eine Dauermaßnahme wird, entscheidet sich im Sommer 2018 nach der Auswertung der zweiten Testphase.

- Kontakt

Ralf Maier-Geißer

Leitung und Geschäftsführung „Nachhaltig Mobil in Stuttgart“

Grundsatzreferat Klima, Mobilität und Wohnen

Landeshauptstadt Stuttgart

Rathaus, Marktplatz 1

70173 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 216-60759

ralf.maier-geisser@stuttgart.de

Herausgeberin: © Landeshauptstadt Stuttgart, Abteilung Kommunikation

Texte: Ralf Maier-Geißer, Hadiye Kurtar

Redaktion: xxx

Gestaltung: xxx

Stand: xx. März 2023