

Antrag

der Abg. Dr. Albrecht Schütte u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Vernetzung verschiedener Verkehrsträger

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. bei welchem Anteil von Fahrten im Personenverkehr mehr als ein Verkehrsmittel verwendet wird;
2. ob ihr Erkenntnisse vorliegen, wie sich dieser Anteil auf Fahrten in der Kombination Auto-ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr), Auto-Bahn (Fernverkehr), Fahrrad-ÖPNV, ÖPNV-Carsharing, sonstige Kombination von zwei Verkehrsmitteln sowie Kombination von mehr als zwei Verkehrsmitteln verteilt;
3. welche Infrastruktur neben Park-and-ride sowie Bike-and-ride es im Land gibt, um die Vernetzung von Verkehrsträgern zu erhöhen (Leitsysteme zu Park-and-ride, Informationen in Navigationssystemen zu Umsteigemöglichkeiten, Internetplattformen um aktuelle Fahrtzeiten von „kombinierten Verkehrsmitteln“ vergleichen zu können, etc.);
4. wie sie sich die vernetzte Mobilität der Zukunft vorstellt;
5. welche Initiativen sie in ihrem Einflussbereich fördert, um eine verbraucherorientierte Vernetzung von Verkehrsträgern voranzubringen (Pilot-Versuche für „assistierte“ Umsteigemöglichkeiten vom Auto in den ÖPNV, Anbindung des Radwegenetzes an Bahnhöfe, etc.);
6. wo sie Potenzial für zusätzliche Park-and-ride- bzw. Bike-and-ride-Plätze sieht;
7. ob sie sich Möglichkeiten vorstellen kann, die in den nächsten fünf bis zehn Jahren umgesetzt werden können, um eine verbraucherorientierte Vernetzung weiter voranzutreiben;

8. bis wann sie eine Nutzung des Autonomen Fahrens dergestalt für möglich hält, dass Fahrzeuge für Carsharing entlang vorher festgelegter Strecken zu zusätzlichen Übergabepunkten in Ortschaften fahren, in denen sich Carsharing heute nicht lohnt;
9. welche Angebote zur Vernetzung von Verkehrsmitteln sie plant, im Großraum Stuttgart einzuführen – insbesondere an Tagen mit erhöhter Stickoxid- bzw. Feinstaubbelastung – um den Autoverkehr in der Innenstadt ohne Verbote zu reduzieren;
10. ob sie dazu bereits Gespräche mit entsprechenden Stakeholdern (z. B. OEMs [Original Equipment Manufacturer – Erstausrüster], Verkehrsverbänden, Betreibern von Park-and-ride-Anlagen) geführt hat;
11. ob sie sich vorstellen kann, mit Betreibern von Navigationssystemen Gespräche mit dem Ziel zu führen, an Tagen mit erhöhter Schadstoffbelastung Routen so zu optimieren, dass der Verkehr in der Stuttgarter Innenstadt reduziert wird.

06.07.2017

Dr. Schütte, Dörflinger, Razavi,
Rombach, Schreiner, Schuler CDU

Begründung

Gerade die Kombination und Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel eröffnet ein großes Potenzial zur Steuerung von Verkehrsströmen wie auch zum schonenden Ressourcenverbrauch. Mit den Möglichkeiten der zunehmenden Digitalisierung ist solch eine Vernetzung, bei der gleichzeitig ein Nutzen für den Verbraucher geschaffen wird, inzwischen möglich.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 4. September 2017 Nr. 4-0141.5/271 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *bei welchem Anteil von Fahrten im Personenverkehr mehr als ein Verkehrsmittel verwendet wird;*
2. *ob ihr Erkenntnisse vorliegen, wie sich dieser Anteil auf Fahrten in der Kombination Auto-ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr), Auto-Bahn (Fernverkehr), Fahrrad-ÖPNV, ÖPNV-Carsharing, sonstige Kombination von zwei Verkehrsmitteln sowie Kombination von mehr als zwei Verkehrsmitteln verteilt;*

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Amtliche Statistiken zu Fahrten, die mit mehr als einem Verkehrsmittel absolviert werden, liegen zwar für unterschiedliche Raumbezüge (Deutschland, die Bundesländer und verschiedene Gemeindegrößen) vor, nicht jedoch für alle in Frage 2 genannten Kombinationen. Die umfassendste bundesweite amtliche Statistik ist die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veranlasste Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ aus dem Jahr 2008. Der Anteil (Modal-Split) der Fahrten im Personenverkehr im Jahresdurchschnitt, bei dem innerhalb der einzelnen Fahrt die Verkehrsmittelkombinationen „Fahrrad/ÖV¹“, „motorisierter Individualverkehr MIV (Pkw von Fahrer/-in genutzt)/ÖV“ und MIV (Pkw von Mitfahrer/-in genutzt)/ÖV benutzt werden (Intermodalität) schwankt je nach Raumbezug zwischen 1,3 % und 2,2 %.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Modal-Split-Wert der Intermodalität deutlich höher ist. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der Erhebungsmethodik des MiD zu sehen. So hat die MiD zum Ziel, bundesweit vergleichbare Angaben zum Wegeverhalten von Personen als Entscheidungsgrundlage für die Bundesverkehrswegeplanung zu erhalten. Dabei werden Angaben z. B. zur Haushaltsgröße, zum Wegezweck, zur Wegedauer, zum Hauptverkehrsmittel oder zum Fahrzeugbestand im Haushalt erhoben. Dabei geht die Wissenschaft davon aus, dass bei der Frage nach den Verkehrsmitteln überwiegend nur das Hauptverkehrsmittel angegeben wird, obwohl tatsächlich mehrere benutzt wurden.

Ergänzend hervorzuheben ist auch die Bedeutung des Fußverkehrs als Zubringer zum ÖV. Da jeder Weg zu einem Haltepunkt des ÖV auch einen Fußweg außerhalb des Wohngrundstückes zur Folge hat, ist hierbei zunächst von dem Anteil der Wege im ÖV mit bundesweit 9 % auszugehen.

Dies war für das Land Baden-Württemberg im Jahr 2014 Anlass, einen zusätzlichen Erhebungsblock für die MiD-Befragung 2016 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einzufordern, der ausführlich nach den benutzten Verkehrsmitteln innerhalb des Weges fragt, dem sog. Etappenkonzept. Im Ergebnis hat das Land Baden-Württemberg eine Zusatzerhebung hierzu beauftragt. Insgesamt werden für das Etappenkonzept in BW ca. 10.000 Personen zusätzlich befragt. Das BMVI hat neben der MiD-Standardbefragung ergänzend weitere ca. 10.000 Personen in allen verbleibenden Bundesländern zusammen befragen lassen. Im Kern werden beim Etappenkonzept Fahrtbeginn, -ende und -länge nach Ort und Uhrzeit jedes einzelnen benutzten Verkehrsmittels eines jeden einzelnen Weges explizit abgefragt. Erste Ergebnisse der MiD-Befragung 2016 werden voraussichtlich zum Ende des Frühjahrs 2018 vorliegen.

Unabhängig davon hat sich die intermodale Angebotsseite z. B. im Bereich von Park-and-ride- sowie Kiss-and-ride-Anlagen oder digitaler Informationsdienste stetig erhöht bzw. ausgeweitet. Ebenso haben sich die Regelungen über die Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Verkehr verbessert.

Die zur MiD 2008 grundsätzlich vergleichbare, sehr große regionale Erhebung des Verbandes Region Stuttgart „Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart 2009/2010“, enthält diese Angaben zur Intermodalität nicht. Es kann allerdings nicht ausgeschlossen werden, dass es in der einen oder anderen Gemeinde solche Erhebungsergebnisse geben kann.

3. welche Infrastruktur neben Park-and-ride sowie Bike-and-ride es im Land gibt, um die Vernetzung von Verkehrsträgern zu erhöhen (Leitsysteme zu Park-and-ride, Informationen in Navigationssystemen zu Umsteigemöglichkeiten, Internetplattformen um aktuelle Fahrtzeiten von „kombinierten Verkehrsmitteln“ vergleichen zu können, etc.);

Um die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern, ist der Radroutenplaner des Landes Baden-Württemberg als Ergänzung der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA-BW) konzipiert. Die Fahrplandaten einschließlich der Informationen zu Fahrradmitnahmemöglichkeiten sind vollständig im Radroutenplaner integriert. Das System erlaubt dadurch ein intermodales Routing.

¹ Öffentlicher Verkehr

Der Radroutenplaner zeigt darüber hinaus die Positionen von Haltestellen auf der EFA-BW-Datenbasis. Ein Klick auf das Symbol zeigt den Namen der Haltestelle an. Außerdem werden die nächsten Abfahrtszeiten an der Haltestelle (ggf. mit Echtzeitinformatoren) dargestellt.

Die Stationsdatenbank der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) enthält frei zugänglich Daten zu über 1.000 Bahnhöfen und Haltepunkten in Baden-Württemberg. Abgerufen werden können dort beispielsweise Informationen zu Fahrradboxen, zur Zugänglichkeit der Bahnsteige mit dem Rad über Rampen und/oder Aufzüge, zu Fahrradstationen und Fahrradverleihsystemen oder zur Lage des Busbahnhofs. Die Stationsdatenbank unterstützt damit eine intermodale Verkehrsmittelnutzung.

Im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur gibt es zentrale Omnibusbahnhöfe, die eine Vernetzung verschiedener Buslinien untereinander ermöglichen. Sie befinden sich regelmäßig in räumlicher Nähe zu einem Bahnhof, sodass auch eine Vernetzung mit dem SPNV vorliegt.

Daneben gibt es sogenannte multimodale Knoten. Dies sind Einrichtungen, die für den Ein-, Aus- und Umstieg von und in öffentliche Verkehrsmittel vorgesehen sind und so eine bessere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglichen sollen. Sie bieten Fahrgästen eine optimale Möglichkeit, Bus und Straßenbahnen mit Taxi, Car-Sharing, Bike-Sharing oder Mietwagen zu vernetzen. Multimodale Knoten sind nach dem LGVFG grundsätzlich förderfähig.

Im Übrigen gibt es an vielen Einrichtungen des ÖPNV Systeme für die Anschlussinformation und zum Zwecke einer Anschlusssicherung. Auch hier besteht grundsätzlich die Möglichkeit einer Förderung nach dem LGVFG.

4. wie sie sich die vernetzte Mobilität der Zukunft vorstellt;

Durch die zunehmende Digitalisierung ist künftig mit einem verstärkten Zusammenwachsen bisher weitgehend isolierter Teilsysteme im Verkehrswesen zu rechnen. Mit diesem Prozess sind erhebliche Chancen zur Steigerung von Sicherheit, Komfort und Nachhaltigkeit, kurz: zur Erhöhung der Lebensqualität in Baden-Württemberg verbunden.

Zum einen zeichnet sich durch die stufenweise Entwicklung von Automatisierungsfunktionen in Fahrzeugen bis hin zum autonomen Fahren eine Vernetzung von Fahrzeugen untereinander („Car to Car“) wie auch von Fahrzeugen mit der sie umgebenden Straßeninfrastruktur („Car to Infrastructure“) ab. Über diese Vernetzung werden bereits heute zunehmend sicherheitsrelevante Funktionen der Längs- und Querführung, insbesondere Bremsmanöver in kritischen Situationen automatisiert, was Fehlerquellen im Verkehr unter der Voraussetzung zuverlässiger Technologie und entsprechender Forschung und Entwicklung minimiert. Durch die Kommunikation zwischen Verkehrsleitsystemen und Fahrzeugen (beispielsweise Anbindung sogenannter Floating Car Daten an Ampelanlagen) ist zudem eine Verflüssigung des Straßenverkehrsgeschehens zu erwarten. Das Verkehrsministerium begleitet den Entwicklungsprozess aktiv, etwa durch die Förderung von Konzeption, Planung und Aufbau des Testfelds Autonomes Fahren Baden-Württemberg in der Region Karlsruhe. Um verkehrliche Auswirkungen des autonomen Fahrens abschätzen und gestalten zu können, beabsichtigt das Verkehrsministerium die Beauftragung von entsprechenden Untersuchungen.

Die Digitalisierung ermöglicht zudem die Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsformen, was wiederum Verkehrsteilnehmer/-innen ein multi- und intermodales Verkehrsverhalten erleichtert. Eine solche situationsangepasste Mobilität senkt insbesondere Zugangshürden zum ÖPNV. Positive Nachhaltigkeitseffekte, gerade auf dem Gebiet der Luftreinhaltung in urbanen Räumen, sind so realisierbar. Neben den bestehenden privatwirtschaftlichen Angeboten an multi- und intermodal ausgerichteten Auskunfts- und Buchungsportalen engagiert sich auch das Land auf diesem Gebiet stark, etwa im laufenden Forschungs- und Entwicklungsprojekt moveBW (Mobilitätsinformation und Verkehrssteuerung Baden-Württemberg, siehe zur Erläuterung zu Frage 5).

Mit der voranschreitenden Entwicklung von Mobilitätsapps und anderen Auskunftsdiensten an der Schnittstelle von Privatwirtschaft und öffentlicher Hand ist auch eine Öffnung von Vertriebswegen im Verkehrswesen zu erwarten. Wie auch in anderen Geschäftsfeldern (etwa Online-Handel/e-Commerce) kann der Plattformansatz die Spezialisierung und Zusammenarbeit von Vertrieb und Dienstleistungserbringung (d. h. Beförderung) durch unterschiedliche Akteure fördern.

Ein weiterer Aspekt der vernetzten Mobilität ist der digital gestützte Austausch von Mobilitätsdaten und Lenkungsstrategien zwischen Verkehrssteuerungseinrichtungen der öffentlichen Hand zugunsten einer interkommunal abgestimmten Verkehrssteuerung. Das bereits erwähnte Projekt moveBW erprobt diesen Ansatz anhand der Region Stuttgart.

Ferner fördert die Digitalisierung die Sharing Economy und damit die Vernetzung von Verkehrsteilnehmer/-innen untereinander durch neue Nutzungs- und Besitzformen. Zu nennen sind das Car- und Roller-Sharing sowie flexibel verfügbare Rad- und Pedelec-Verleihsysteme.

5. welche Initiativen sie in ihrem Einflussbereich fördert, um eine verbraucherorientierte Vernetzung von Verkehrsträgern voranzubringen (Pilot-Versuche für „assistierte“ Umsteigemöglichkeiten vom Auto in den ÖPNV, Anbindung des Radwegenetzes an Bahnhöfe, etc.):

Hervorzuheben ist hier das durch das Ministerium für Verkehr initiierte Projekt LETS go!, in dessen Rahmen eine landesweite Kontrollinfrastruktur für E-Tickets im baden-württembergischen ÖPNV entwickelt und aufgebaut wird. Ziel dieses Projekts ist es, alle heute in Baden-Württemberg im Betrieb befindlichen E-Ticket-Systeme landesweit nutzbar zu machen und miteinander zu einem landesweiten E-Ticket-System zu verknüpfen.

Zudem ist das bereits unter Ziffer 4 erwähnte Projekt moveBW zu nennen. In diesem Pilotvorhaben entsteht eine technische Infrastruktur zum digitalen Verkehrsmanagement in urbanen Räumen. Anhand der Region Stuttgart entwickelt ein Industriekonsortium den ersten App-basierten Mobilitätsassistenten, der sowohl die Interessen der Nutzer/-innen berücksichtigt als auch den Verkehr im öffentlichen Interesse lenkt. Die entstehende App richtet sich insbesondere an autofahrende Pendler/-innen, denen bei entsprechender Verkehrslage der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtert wird, und zwar mit Hilfe einer medienbruchlosen Verkehrsauskunft und Buchbarkeit von der Routenführung auf Straßen über die Parkplatzsuche, -reservierung und -bezahlung bis zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Auch die bei der NVBW betreute Elektronische Verkehrsauskunft EVA-BW, die im Rahmen des Förderprogramms NAMOREG aufgebaut wurde, ist auf ein multimodales Verkehrsverhalten ausgerichtet und trägt durch breite und transparente Information zur bedarfsgerechten Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsalternativen bei. Ebenfalls im Rahmen von NAMOREG wurden in der Region Stuttgart an 13 Bahnhöfen sogenannte „E-Bike-Stationen“ mit ausleihbaren Pedelecs gefördert.

Bei der Konzeption des RadNETZ-Baden-Württemberg wurde besonderer Wert auf die Anbindung von wichtigen Haltepunkten des ÖPNV gelegt. Im Rahmen der Beschilderung des RadNETZ-Baden-Württemberg werden Bahnhöfe durch entsprechende Zielpiktogramme berücksichtigt.

Durch die Novelle des LGVFG wurden die Fördermöglichkeiten für Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern deutlich ausgeweitet. Neben P+R- und B+R-Anlagen sind danach jetzt auch „multimodale Knoten“ förderfähig, die für den Ein-, Aus- und Umstieg von und in öffentliche Verkehrsmittel vorgesehen sind und somit eine bessere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglichen sollen. Multimodale Knoten sollen Fahrgästen eine optimale Umsteigemöglichkeit von ÖV (Bus-Straßenbahn) zu Taxi, Car-Sharing, Bike-Sharing oder Mietwagen bieten. Die dafür notwendige Infrastruktur wird für alle verknüpften Mobilitätsformen bereitgestellt, insbesondere ÖV-Haltestellen und Lade-Infrastrukturen für Elektro-Fahrzeuge.

Das Land hat zudem innovative Mobilstationen in Offenburg gefördert.

6. wo sie Potenzial für zusätzliche Park-and-ride- bzw. Bike-and-ride-Plätze sieht;

Das Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖV ist die wichtigste Form der kombinierten Nutzung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr. Hier liegen erhebliche Potenziale sowohl für Fahrgastzuwächse im ÖV als auch für die Steigerung der Radverkehrsnutzung (auch im Vergleich zur Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr).

Der Radverkehr vergrößert die Einzugsbereiche von Haltestellen und Bahnhöfen auf bis zu sechs Kilometern. Pedelecs erweitern das Nutzungspotenzial im Alltagsverkehr zusätzlich auf Entfernungen von bis zu zehn Kilometern. In ländlichen Räumen wie auch in Ballungsgebieten haben 30 bis 50 % der Nutzerinnen und Nutzer von Park+Ride (P+R) radverkehrsaffine Entfernungen zum Bahnhof. In Sachsen-Anhalt nutzen zwischen 10 und 25 % der Fahrgäste die Bahn in Kombination mit dem Fahrrad. In den Niederlanden nutzen 40 % der Fahrgäste ihr Fahrrad auf dem Weg zur Bahn. 10 % der Bahnkundinnen und -kunden nutzen dort das Rad für den Weg vom Zielbahnhof zum Fahrziel.

In der RadSTRATEGIE des Landes Baden-Württemberg ist das Ziel formuliert, die Anzahl der B+R-Nutzenden bis 2025 zu verdoppeln. Dazu sollen 5.000 zusätzliche B+R-Parkplätze pro Jahr geschaffen werden. Aktuell befindet sich ein B+R-Konzept in Arbeit. Als ein Baustein wird im Rahmen einer Bestandsanalyse ein Überblick über den aktuellen Bestand an Bike+Ride-Anlagen in Baden-Württemberg erstellt. Das Vorhaben wird zudem Richtwerte und Standards für B+R-Stellplätze definieren und in einem B+R-Leitfaden aufbereiten.

7. ob sie sich Möglichkeiten vorstellen kann, die in den nächsten fünf bis zehn Jahren umgesetzt werden können, um eine verbraucherorientierte Vernetzung weiter voranzutreiben;

Die flächendeckende Verfügbarkeit eines leistungsfähigen mobilen Internetzugangs oder alternativ kosten- und barrierefreier W-LAN-Zugänge im öffentlichen Personenverkehr sowie an Mobilitätspunkten wie Bahnhöfen, Flughäfen oder P+R- sowie Rastanlagen ist eine wichtige Voraussetzung für zukunftsfähige digital unterstützte Mobilität. Nur mit ausreichendem Maß an Konnektivität können Informationen zur Verkehrssteuerung schnell und situationsangepasst an Verkehrsteilnehmer/-innen übermittelt werden. Dies ist einer der Gründe, warum sich das Land Baden-Württemberg für eine möglichst schnelle und flächendeckende Einführung der nächsten Mobilfunkgeneration 5G einsetzt.

In Vorbereitung befindet sich zudem eine App, mit der Radfahrer/-innen bequem von unterwegs Mängel in der Wegweisung und perspektivisch auch der Infrastruktur des RadNETZ Baden-Württemberg melden können.

Ziel des Ministeriums für Verkehr ist es, für eine breite Nutzergruppe die digitale Buchbarkeit von Parkschein und ÖPNV-Fahrschein zu realisieren und übersichtlich abzurechnen.

Das Land plant, künftig Informationen zu der sich schnell wandelnden Verkehrsführung in Baustellen direkt über die Navigationsgeräte in Fahrzeugen an Verkehrsteilnehmer/-innen zu übermitteln.

Neue Tarifprodukte mit attraktiven Anreizsystemen bieten dem öffentlichen Verkehr die Möglichkeit, weitere Fahrgäste und Marktanteile zu gewinnen. Zugangshemmnisse könnten, auch über Verbundgrenzen hinweg, durch ein Check-in-Check-out-System im jeweiligen öffentlichen Verkehrsmittel abgebaut werden, das an eine automatische Bestpreisabrechnung geknüpft ist. Die Verkehrsteilnehmer/-innen bekommen dabei von der Kurzstrecke bis zum Dauerticket vom System jeweils das für sie vorteilhafteste Ticket ausgestellt und Tarifkenntnisse sind nicht mehr nötig.

Die Maßnahmen im Bereich B+R werden aus der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg und dem in Erstellung befindlichen B+R-Konzept des Landes abgeleitet. Zudem werden im Land die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme schrittweise ausgebaut.

Zur vollständigen Systemintegration sollte das Angebotsspektrum des ÖV um Komponenten des Fahrrades ergänzt werden. Das Fahrrad wird somit nicht nur zu einem Beförderungsmittel zu den Haltestellen des ÖV, sondern Teil des ÖV-Systems. Erreicht wird dies beispielsweise durch Integration von Fahrradverleihsystemen in die Angebotspalette und die Tarifstruktur des ÖV. Verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsberatung in Form von Mobilitätsstationen, intermodalen Internet-Auskunftssystemen und Apps sind weitere wichtige Komponenten.

In der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg ist das Ziel verankert, in Baden-Württemberg bis 2025 mindestens 35 Mobilitätsstationen mit Fahrradverleihsystem und CarSharing-Angebot an ÖPNV-/SPNV-Knotenpunkten aufzubauen. Diese sollen sich auf möglichst alle Regionen verteilen.

Durch eine verstärkte Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen an Haltestellen des ÖV, die Schaffung multimodaler Knoten und Mobilpunkte sowie den Aufbau von Fahrradverleihsystemen können wesentliche Beiträge zu einer verbraucherorientierten Vernetzung geleistet werden.

8. bis wann sie eine Nutzung des Autonomen Fahrens dergestalt für möglich hält, dass Fahrzeuge für Carsharing entlang vorher festgelegter Strecken zu zusätzlichen Übergabepunkten in Ortschaften fahren, in denen sich Carsharing heute nicht lohnt;

„Autonomes Fahren“ im Sinne von Verkehr von fahrerlosen Fahrzeugen in allen öffentlichen Räumen und Verkehrssituationen könnte nach derzeitiger Einschätzung nach 2025 für bestimmte Anwendungsfälle realistisch werden.

9. welche Angebote zur Vernetzung von Verkehrsmitteln sie plant, im Großraum Stuttgart einzuführen – insbesondere an Tagen mit erhöhter Stickoxid- bzw. Feinstaubbelastung – um den Autoverkehr in der Innenstadt ohne Verbote zu reduzieren;

Die Landesregierung setzt sich aktiv für den Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität ein. Um Bürgerinnen und Bürgern den Umstieg auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu erleichtern, ist im Entwurf zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart u. a. die Förderung und der Ausbau des ÖPNV, des Fahrrad- und Fußverkehrs und der Elektromobilität enthalten. Die Stärkung dieser Verkehrsträger bildet die Grundlage für eine bessere Vernetzung untereinander und die notwendige Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zur schnellstmöglichen Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte.

Im Winter 2016 und 2016/2017 wurde bei austauscharen Wetterlagen im Winterhalbjahr der sogenannte Feinstaubalarm ausgelöst. Dabei appellieren Stadt und Land an die Bevölkerung, alternative Verkehrsmittel, alternative Antriebe, flexible Arbeitszeiten, Telearbeit und Mitfahrgelegenheiten zu nutzen. Flankiert wurden diese Maßnahmen durch Angebotsverbesserungen im ÖPNV (Taktverdichtung, Zugverlängerungen) und Fahrpreismäßigungen (Feinstaubticket zum halben Preis). Auch standen dabei weitere Angebote, z. B. eine Vergünstigung zur bestehenden Fahrminutenvergütung beim Carsharing-Unternehmen car2go und die fünfzigprozentige Chance an Feinstaubalarmtagen durch Nutzung der Mobilitätsplattform moovel kostenfrei mit Bus und Bahn im VVS-Gebiet zu fahren.

10. ob sie dazu bereits Gespräche mit entsprechenden Stakeholdern (z. B. OEMs [Original Equipment Manufacturer – Erstausrüster], Verkehrsverbänden, Betreibern von Park-and-ride-Anlagen) geführt hat;

Die Landesregierung befindet sich mit den genannten Stakeholdern in einem ständigen Austausch. Über den fachlichen Diskurs hinaus richtet sich auch die Projektförderung des Verkehrsministeriums an die genannten Akteure. So wird im Projekt moveBW die Automobil- bzw. Automobilzuliefererbranche durch die Robert Bosch GmbH vertreten. Mit der Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg ist auch ein zentraler Parkraumbetreiber am Projekt beteiligt. Rund um das Projekt entwickelte sich zudem ein fruchtbarer Austausch mit Verkehrsbetrieben und -verbänden. Aspekte der Luftreinhaltung spielen hierbei stets eine wichtige Rolle.

Mit der „Ideenschmiede digitale Mobilität“ schafft das Verkehrsministerium ein Format, das dem Wissensaustausch zwischen Landesregierung und den vielfältigen weiteren Akteuren des Verkehrssystems dient, darunter Vertreter der Automobil- und Automobilzulieferbranche, der Software-Branche, von Verkehrsbetrieben und -verbänden, aus weiteren kommunalen Einrichtungen sowie ehrenamtlich engagierten Personen. Die Reihe von insgesamt sechs Expert/-innenworkshops startet im Oktober 2017. Die dabei entstehenden Handlungsempfehlungen sollen der Verbesserung des Verkehrsgeschehens insgesamt und so auch der Reduktion der verkehrsbedingten Stickoxid- bzw. Feinstaubbelastung dienen.

11. ob sie sich vorstellen kann, mit Betreibern von Navigationssystemen Gespräche mit dem Ziel zu führen, an Tagen mit erhöhter Schadstoffbelastung Routen so zu optimieren, dass der Verkehr in der Stuttgarter Innenstadt reduziert wird.

Privatwirtschaftlich betriebene Navigationssysteme, sei es als On-Board-Unit in Fahrzeugen oder als portable Geräte, sind zu einem erheblichen Beeinflussungsfaktor des Verkehrsgeschehens geworden. Es handelt sich um eine der wichtigsten Schnittstellen zu Verkehrsteilnehmer/-innen. Ziel des Verkehrsministeriums ist es daher, zur Vermittlung von Verkehrslenkungsstrategien der öffentlichen Hand auch die Verknüpfung mit Navigationssystemen zu realisieren. Das Land hat sich vor diesem Hintergrund in dem bereits abgeschlossenen Projekt NAVIGAR als Fördermittelgeber engagiert. Hierbei konnte gezeigt werden, wie Informationen und Lenkungsansätze der Integrierten Verkehrsleitzentrale in Stuttgart mit Navigationssystemen verknüpft werden können.

Hermann
Minister für Verkehr