

# HERZLICH WILLKOMMEN zur Auftaktveranstaltung zum KLIMAMOBILITÄTSPLAN STUTTGART!

Die Veranstaltung startet um 18.00 Uhr

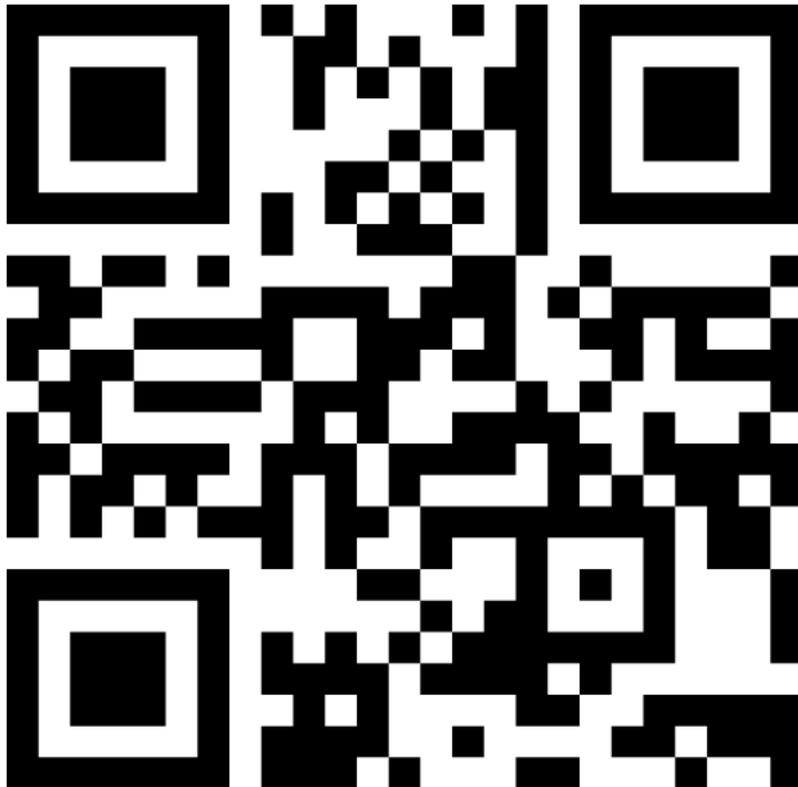


**Hinweis: Halten Sie bitte Ihr Smartphone  
griffbereit, damit Sie sich später an der  
Veranstaltung beteiligen können.**





|    | Tagesordnungspunkt  |
|----|---|
| 1  | <b>Willkommensgruß</b> der Stadt Stuttgart  |
| 2  | Vorstellung des <b>Ablaufs</b>  |
| 3  | Der <b>Klimamobilitätsplan</b> – ein Instrument des Landes für die Verkehrswende in Baden-Württemberg |
| 4  | <b>Klimamobilitätsplan: Die Landeshauptstadt Stuttgart als Pilotkommune</b>                           |
| 5  | <b>Warm-up:</b> Wie kann man sich heute einbringen?   |
| 6  | <b>Erstellung</b> des Klimamobilitätsplans Stuttgart  |
| 7  | <b>Fragen</b> zur Erstellung des Klimamobilitätsplans   |
| 8  | <b>Beteiligungsmöglichkeiten</b> zum Klimamobilitätsplan Stuttgart                                    |
| 9  | <b>Fragen</b> zu den Beteiligungsangeboten  |
| 10 | <b>Status Quo Analyse:</b> Mobilität/Verkehr in Stuttgart   |
| 11 | <b>Fragen</b> zum Status Quo Mobilität/Verkehr  |
| 12 | <b>Abschluss &amp; Ausblick</b>   |



## So können Sie sich beteiligen:

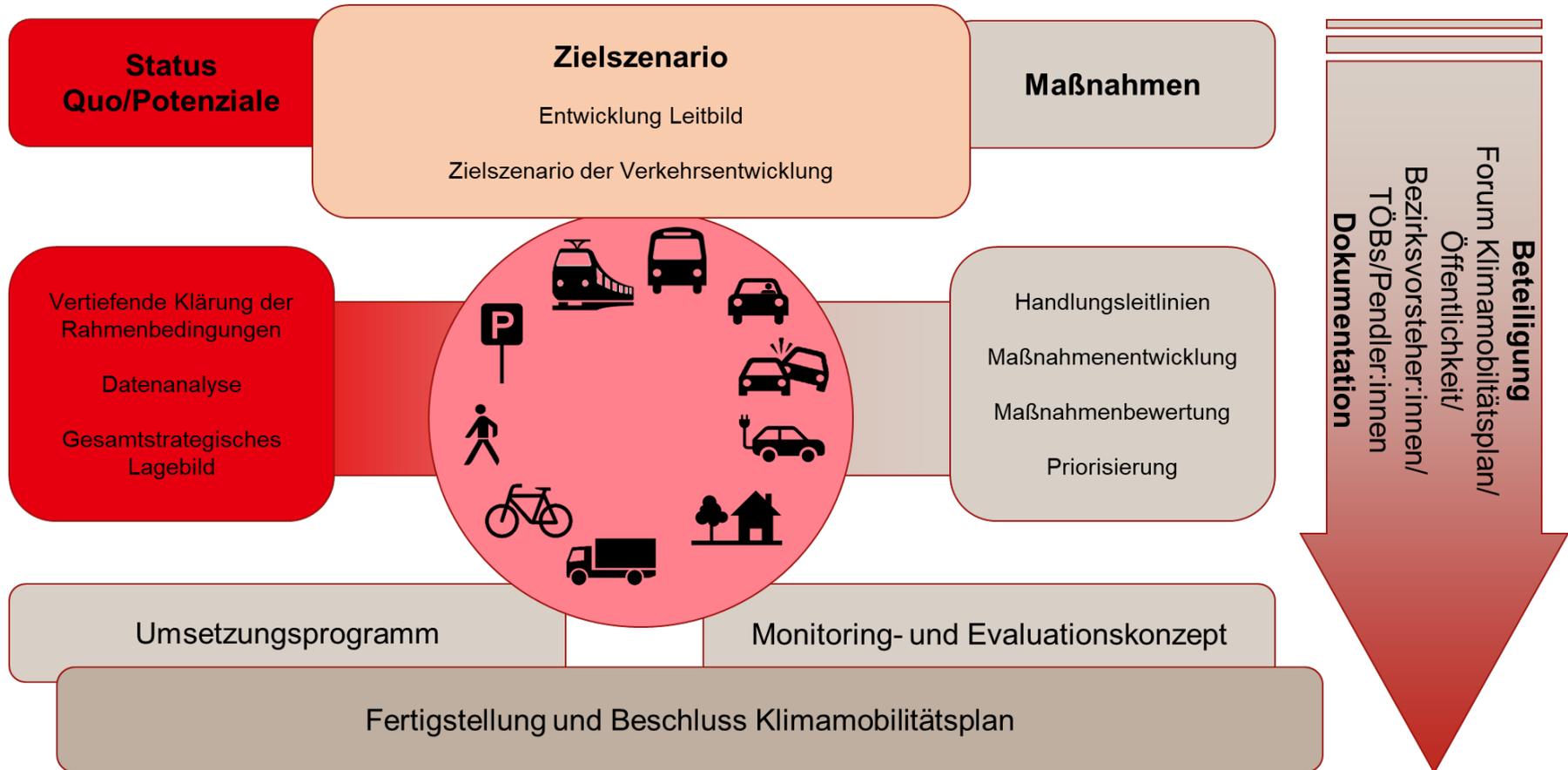
Scannen Sie mit Ihrem Smartphone den QR Code ein.

oder

Besuchen Sie die Website  
**www.menti.com** und geben dort  
folgenden Code ein: 7391 4017

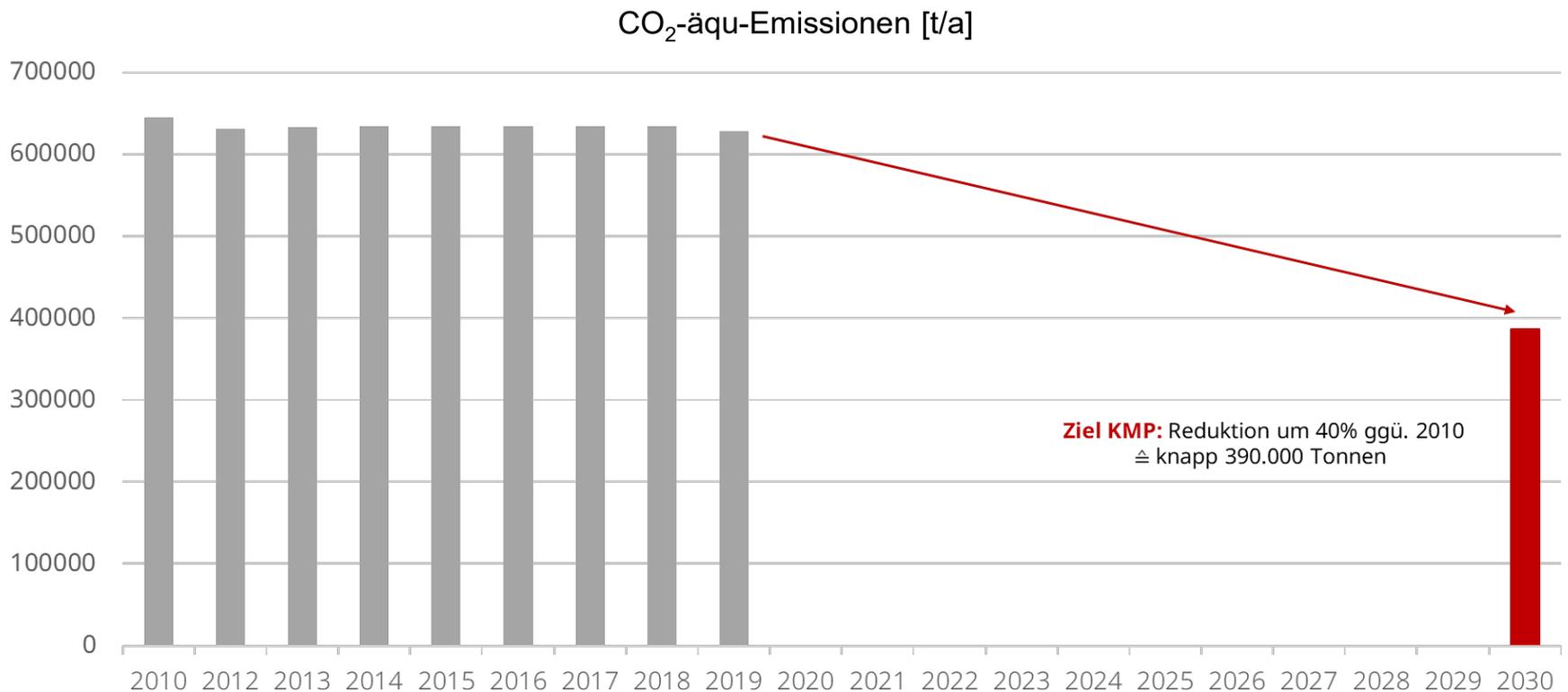


# Der Klimamobilitätsplan im Überblick





# Klimaziel und Motivation des KMP

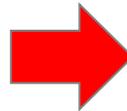


Datengrundlage: AfU Stuttgart



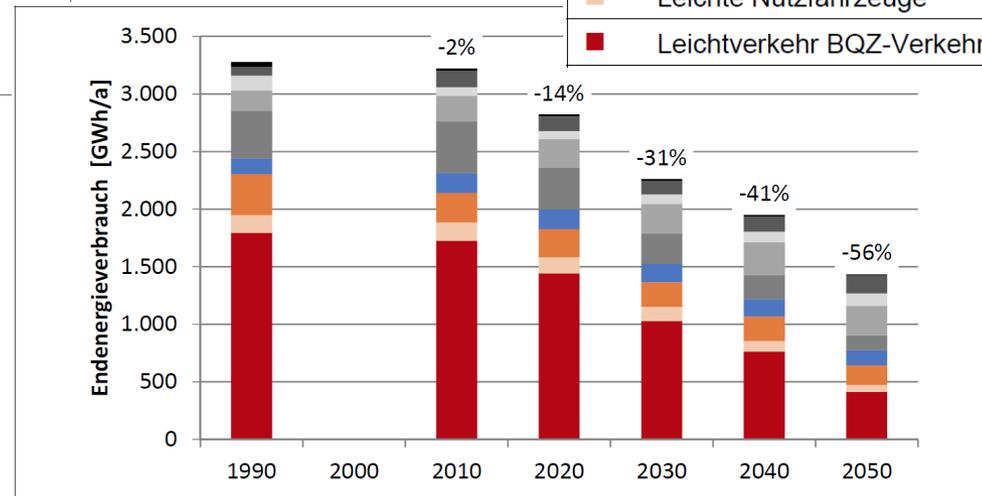
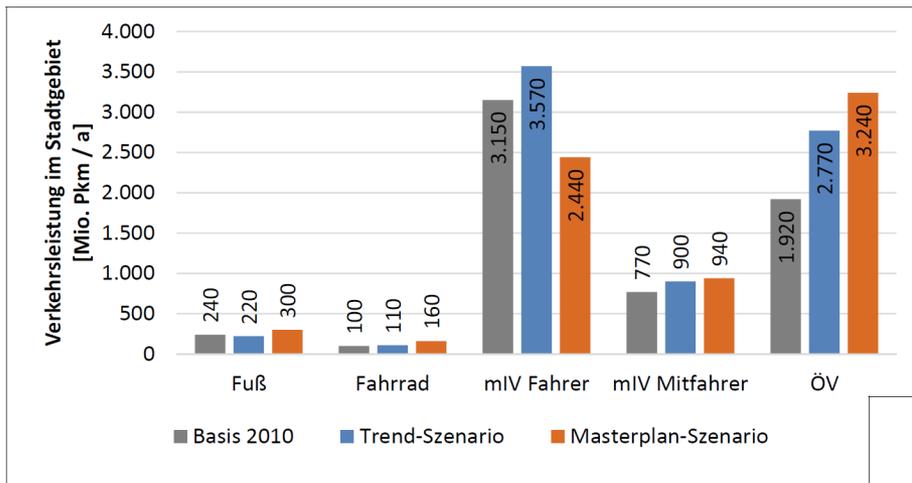
## Status quo / Potenzialanalyse

Spezifizierung des Ist-Zustands  
und bestehender  
Maßnahmenvorschläge als  
Grundlage für die Entwicklung  
des Zielszenarios,  
Klimabilanzierung



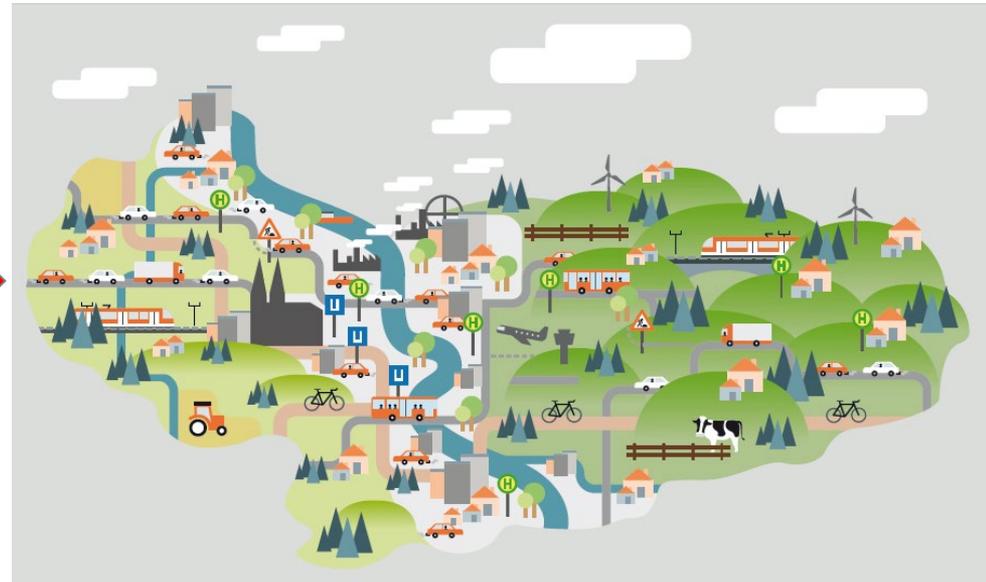
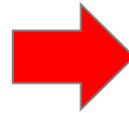


# Masterplan 100% Klimaschutz

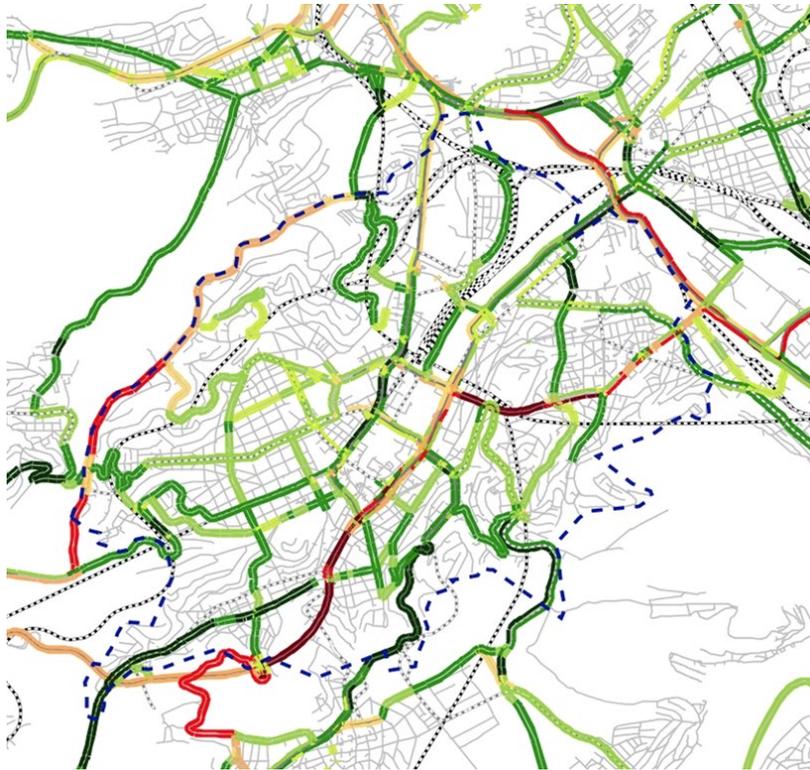


# Entwicklung verkehrlicher Ziele (Zielszenario)

Integriertes Zielszenario der Verkehrsentwicklung mit dem Ziel einer CO<sub>2</sub>-Emissionsreduzierung um mindestens 40%, Grundlage für die Identifizierung von Einzelmaßnahmen



# Verkehrsmodell zur CO<sub>2</sub>-Wirkungsberechnung

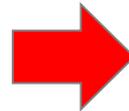


## Verkehrsnachfragemodell des Verbands Region Stuttgart

- Übertragung der Realität hinsichtlich Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot in ein Modell
- Abbildung der verkehrlichen Wirkungszusammenhänge in der Stadt und der Region
- Auf Grundlage der verkehrlichen Wirkungen Berechnung der Klimawirkungen (CO<sub>2</sub>-Emissionen)
- Nachweis der geforderten Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen

# Maßnahmenentwicklung, -bewertung und -priorisierung

Umsetzungsplan mit Zusammenstellung der Maßnahmen, mit denen das Ziel der Emissionsreduzierung erreicht wird



**Maßnahmendossier Green City Plan Stuttgart**

**Name:** Anpassung ÖPNV-Tarifsystem **Kürzel:** ÖVTS

**Beschreibung:** Die Schaffung von Anreizen zur Nutzung des ÖPNV durch tarifliche Maßnahmen sowie Ausgabe von kostenlosen Jahrestickets unter besonderen Voraussetzungen zielen auf die einfachere und kostengünstigere Nutzung des ÖPNV ab. Dadurch sollen Zutrittsbarrieren zum ÖPNV-System minimiert und Gewohnheiten im Bezug auf die Nutzung des MIV aufgebrochen und MIV-Nutzer auf den ÖPNV verlagert werden.

**Kategorie:** Angebot **Umfgriff:** städtisch

**Träger:** VWS / SSB

**Wirkungsbeschreibung:** Das Maßnahmenbündel führt aufgrund der Verlagerung auf den ÖPNV zu einer Reduktion der Fahrleistung der Pkw im Stadtgebiet und infolgedessen ergibt sich ein starker Rückgang der NOx-Emissionen in der Stadt Stuttgart und auf besonders belasteten Streckenabschnitten.

**Bewertung:**



**Einordnung:** kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont  
Maßnahmenbündel mit zum Teil konkreter Umsetzung

| Name                   | Anpassung ÖPNV-Tarifsystem   | Kürzel                | ÖVTS               |
|------------------------|--|-----------------------|--------------------|
| <b>Einzelmaßnahmen</b> |  |                       |                    |
| Name                   | Erhalt eines ÖPNV-Jahrestickets (ein Jahr) bei Kauf eines vollelektrischen Pkw                                     |                       |                    |
| Wirkungsbeitrag        | mittlerer Wirkungsbeitrag, Abschätzung schwierig, da sowohl Wirkung zur Flottenänderung als auch Modalwahländerung |                       |                    |
| Kosten Invest          | 0 €  | Kosten Betrieb / Jahr | mind. 5.000.000 €  |
| Empfehlung             | kurzfristige Umsetzung   |                       |                    |
| Name                   | Kostenloses Jahresticket (ein Jahr) bei Verzicht auf eigenes Fahrzeug  |                       |                    |
| Wirkungsbeitrag        | geringer Wirkungsbeitrag   |                       |                    |
| Kosten Invest          | offen  | Kosten Betrieb / Jahr | offen              |
| Empfehlung             | mittelfristige Umsetzung   |                       |                    |
| Name                   | Kostenloses Seniorenjahresticket (ein Jahr) bei Rückgabe des Führerscheins   |                       |                    |
| Wirkungsbeitrag        | mittlerer Wirkungsbeitrag zu erwarten  |                       |                    |
| Kosten Invest          | 0 €  | Kosten Betrieb / Jahr | mind. 4.500.000 €  |
| Empfehlung             | kurzfristige Umsetzung   |                       |                    |
| Name                   | Tarifeinheitlichung (Ein-Zonen-Tarif) für das Stadtgebiet  |                       |                    |
| Wirkungsbeitrag        | hoher Wirkungsbeitrag zu erwarten  |                       |                    |
| Kosten Invest          | 0 €  | Kosten Betrieb / Jahr | mind. 15.000.000 € |
| Empfehlung             | kurzfristige Umsetzung   |                       |                    |



# Fachliche Erarbeitung des KMP

Status Quo und Potenzialanalyse



Entwicklung des Zielszenarios



Entwicklung, Bewertung und Priorisierung von Maßnahmen



# Rahmen der Beteiligung zum Klimamobilitätsplan

## Kommunikation und Dialog zu einem emotional besetzten Thema

- Transparente und umfassende Kommunikation
- Schaffung eines Diskussionsraums
- Austausch von Interessen statt Vertretung von Positionen

## Möglichkeiten und Grenzen der Beteiligung

- „Mitgestaltende Öffentlichkeitsbeteiligung“
- Finale Entscheidung auf politischer Ebene
- Die Ergebnisse der Beteiligungsformate fließen in die Entscheidung ein, sind jedoch nicht bindend



# Bürger- / Öffentlichkeitsbeteiligung: das Forum Klimamobilitätsplan



**23 Bezirksvorstehende**



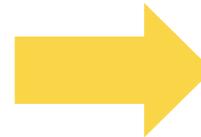
**25 Einwohner:innen aus  
Stuttgart**



**10 Pendler:innen**



**30 Vertreter:innen aus  
Verbänden, Vereinen,  
Wissenschaft & Wirtschaft**



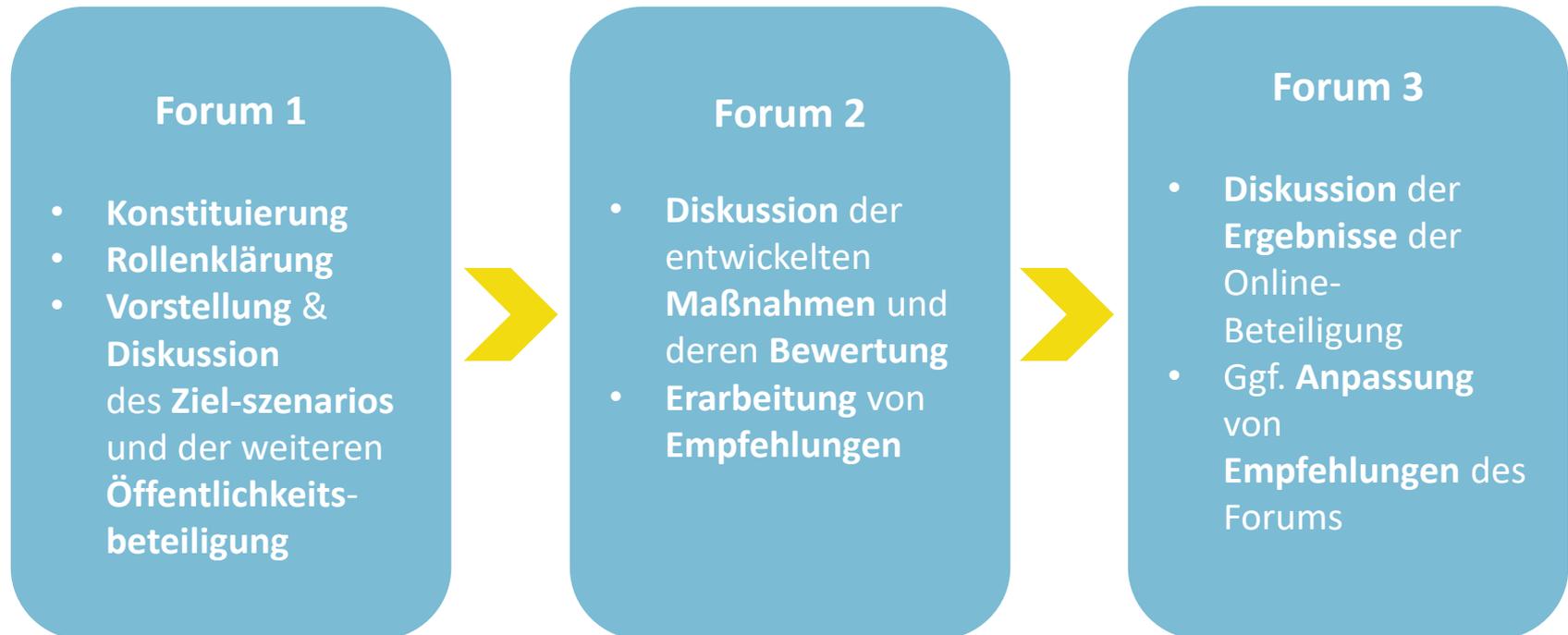
**Begleitet und unterstützt** den  
**Planungsprozess** als zentrales,  
nicht öffentliches Gremium  
der Bürger:innen- /  
Öffentlichkeitsbeteiligung





# Das Forum Klimamobilitätsplan: Beteiligungsgegenstände

**Unterstützung und Begleitung des Prozesses in drei Sitzungen:**





# Bürger:innen- / Öffentlichkeitsbeteiligung: Öffentliche Beteiligungsbausteine

## **Digitale Auftaktveranstaltung 9. März 2022**

Warum ein Klimamobilitätsplan? Verfahren der Erstellung, Möglichkeiten der Bürger:innen- / Öffentlichkeitsbeteiligung, Status Quo

## **Digitale Informationsveranstaltung zu den Zwischenergebnissen (Sommer):**

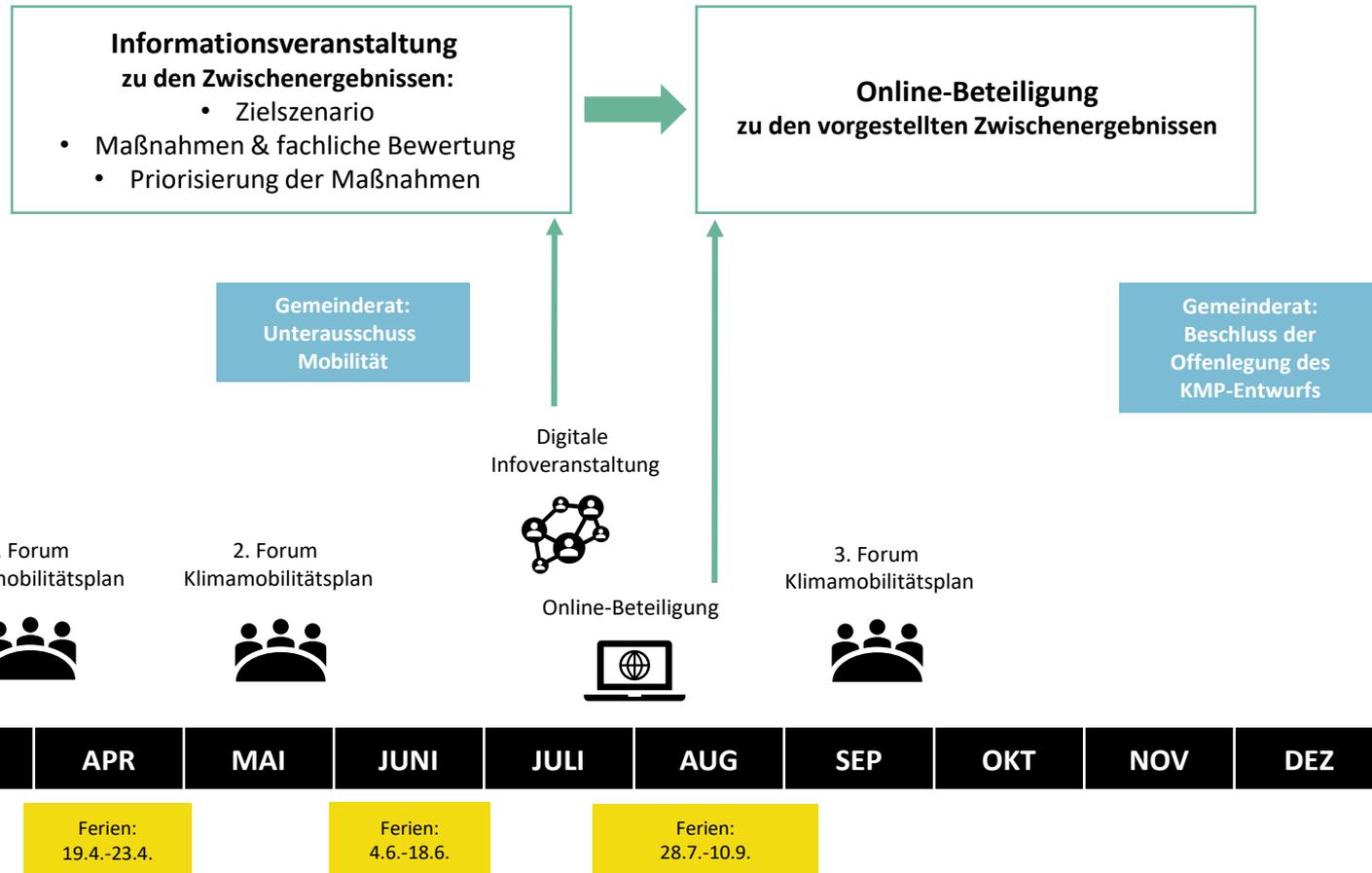
- Das entwickelte Zielszenario
- Die entwickelten Maßnahmen und ihre fachliche Bewertung
- Die vorgesehene Priorisierung der Maßnahmen

sofort im Anschluss:

## **Online-Beteiligung zu den vorgestellten Ergebnissen**

# Zeitplan Beteiligung

Beteiligung





## Inhalte

- Hintergrund: CO<sub>2</sub>-Entwicklungen und Ziele
- Status-Quo Stuttgart
- Analyse bestehender Planwerke
- Exkurs: Auswirkungen der Covid19-Pandemie
- Zusammenfassung: Defizit- und Potenzialanalyse
- Ausblick AP C: Entwicklung Zielszenario



## Hintergrund

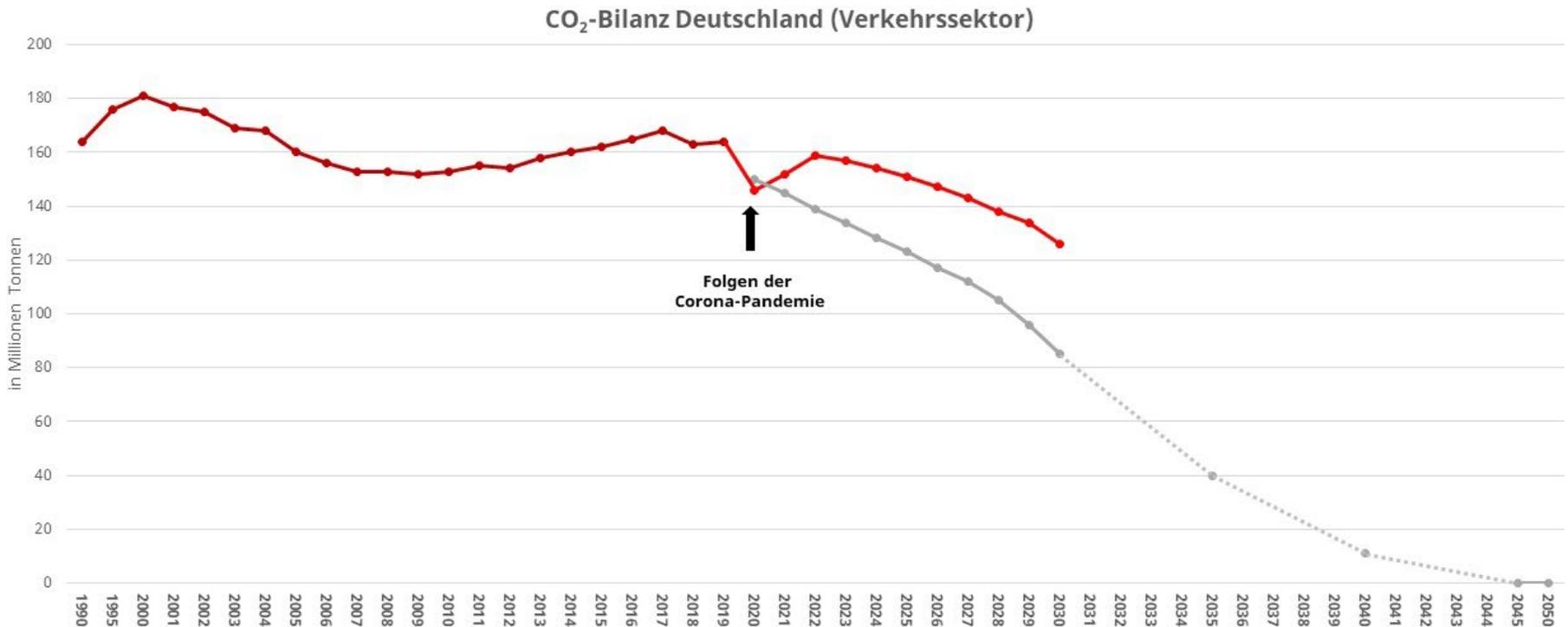
### Hinweis:

Im Folgenden wird die Abkürzung CO<sub>2</sub> verwendet, gemeint sind damit alle CO<sub>2</sub>-Äquivalente.





# CO<sub>2</sub>-Bilanz in Deutschland – Sektor Ziele gemäß KSG



**Datengrundlage:**

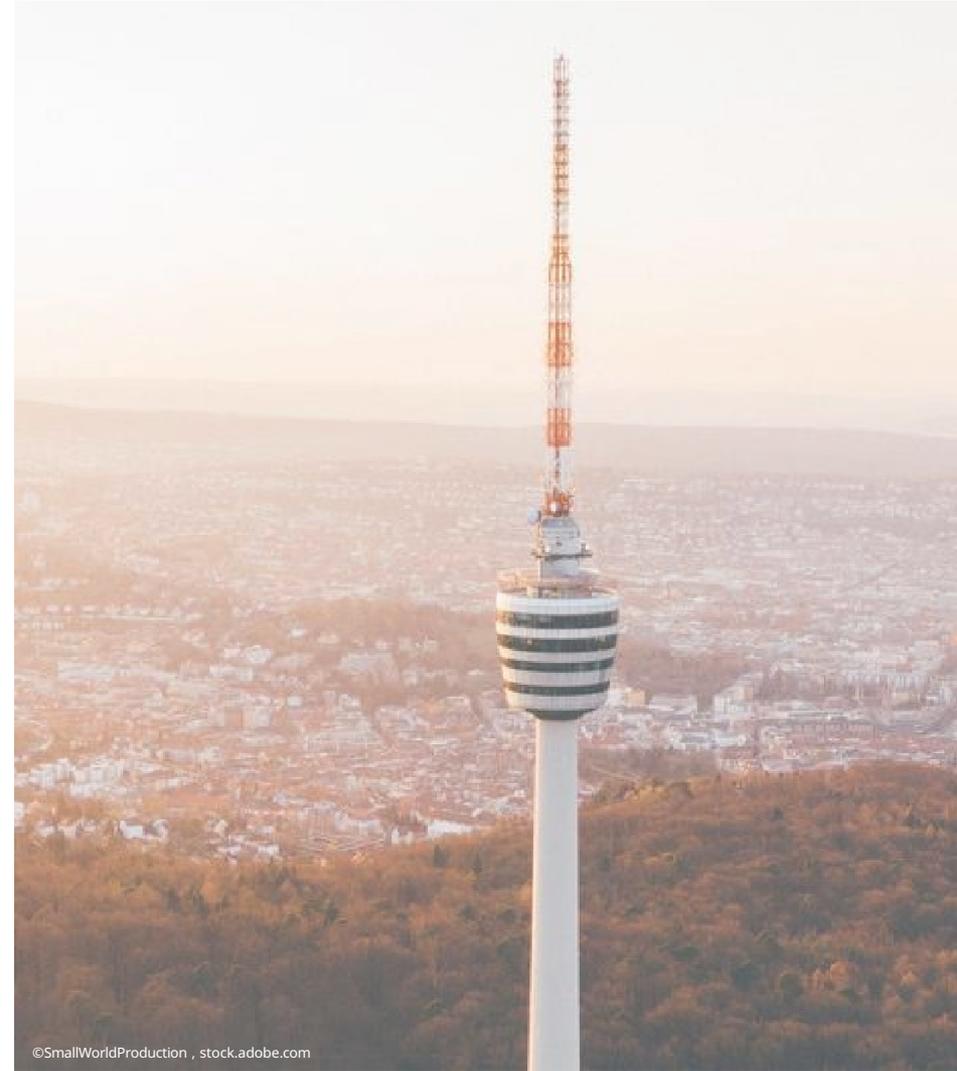
**Historische Daten (dunkelrot) 1990-2020:** Umweltbundesamt (UBA)

**Prognose 2021 (hellrot):** Projektionsbericht 2021 für Deutschland (BMU)

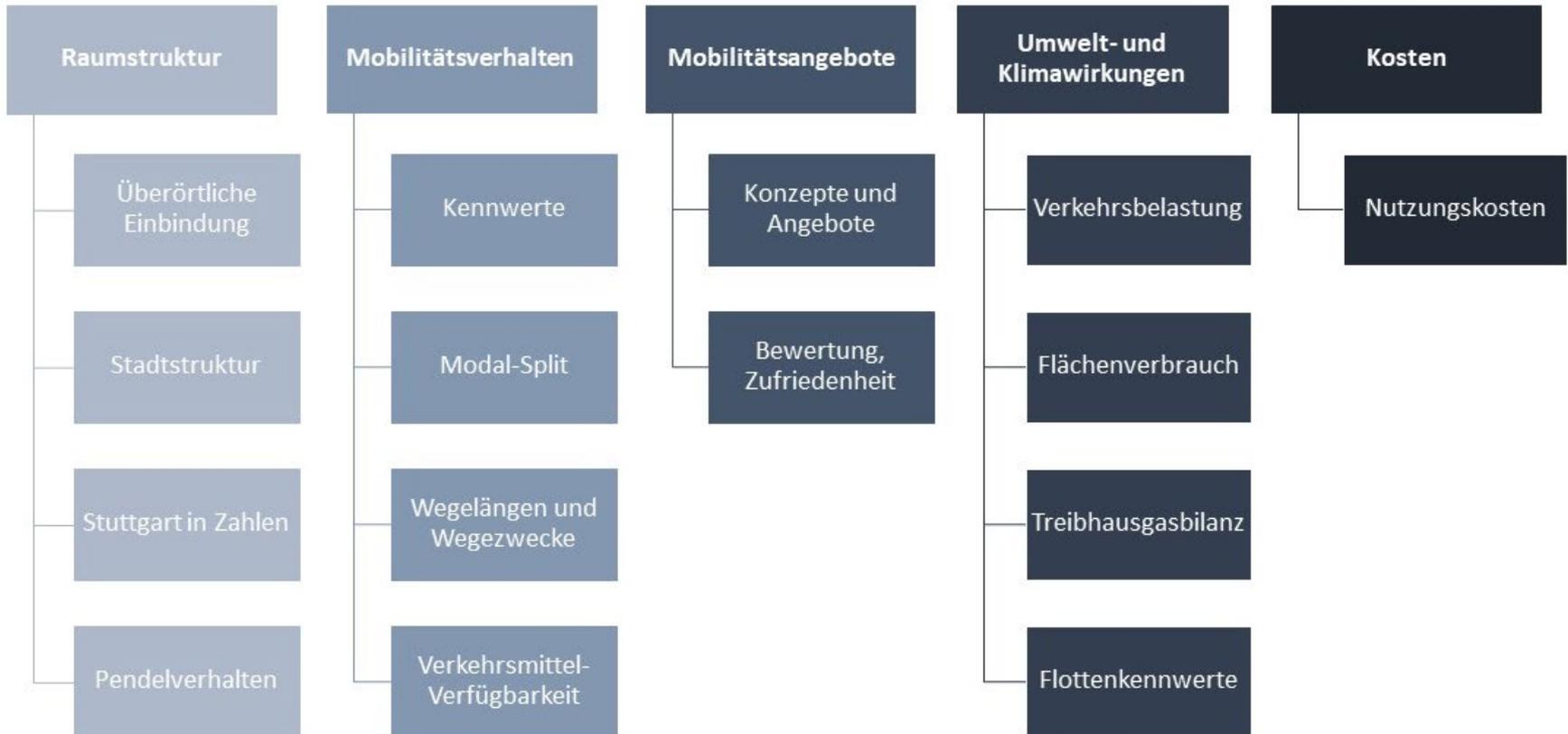
**Prognose 2025 – 2050 (grau):** Ziele gemäß Klimaschutzgesetz

## Status-Quo

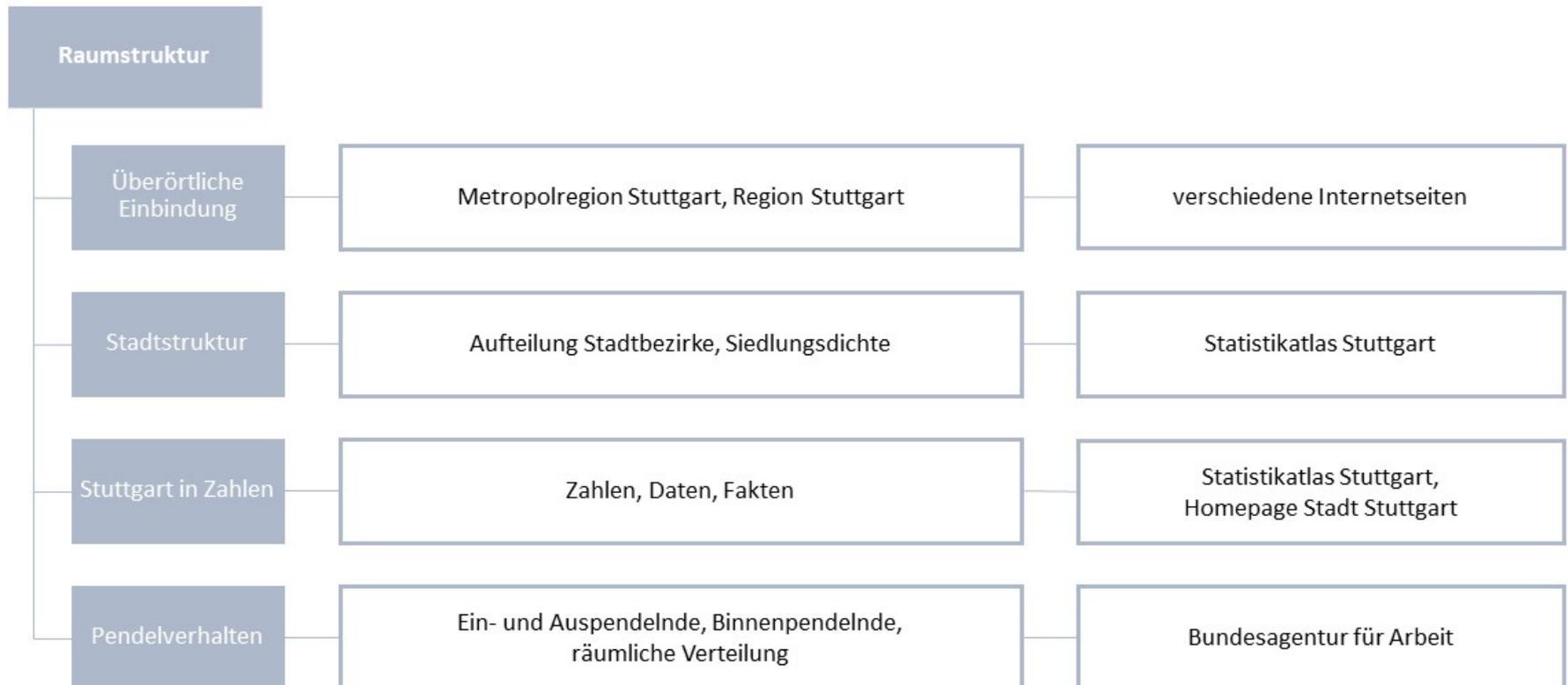
Zahlen, Daten, Fakten



# Themenfelder



# Themenfeld 1: Raumstruktur



# Raumstruktur: Überörtliche Einbindung

- Die räumliche Ausdehnung von Nord nach Süd beträgt 19,4 km und von West nach Ost 20,4 km
- Die Landeshauptstadt bildet das Zentrum der **Metropolregion** und des **Regionalverbandes Stuttgart**
- Stuttgart ist die bevölkerungsreichste Stadt Baden-Württembergs und die 7. bevölkerungsreichste Stadt Deutschlands
- Wichtiger Industriestandort mit vielen Arbeitsplätzen: insb. Automobilhersteller (Mercedes-Benz, Porsche) und Zulieferer (Mahle, Bosch)
- Knapp 30.000 Unternehmen in Stuttgart (Stand 2018)\*
- Viele Pendelbeziehungen innerhalb der Metropolregion
  - Auch in der „Peripherie“ viele Arbeitsplätze und attraktive Standorte



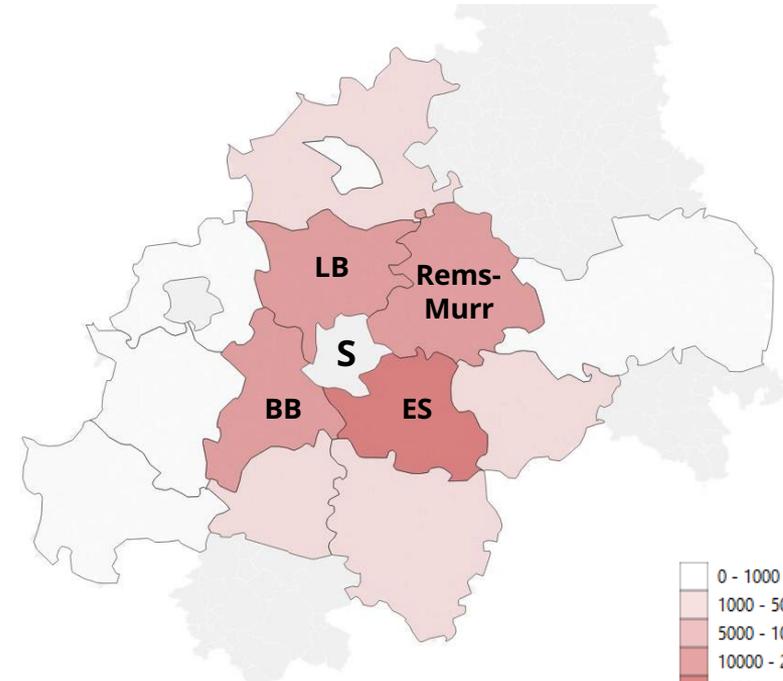
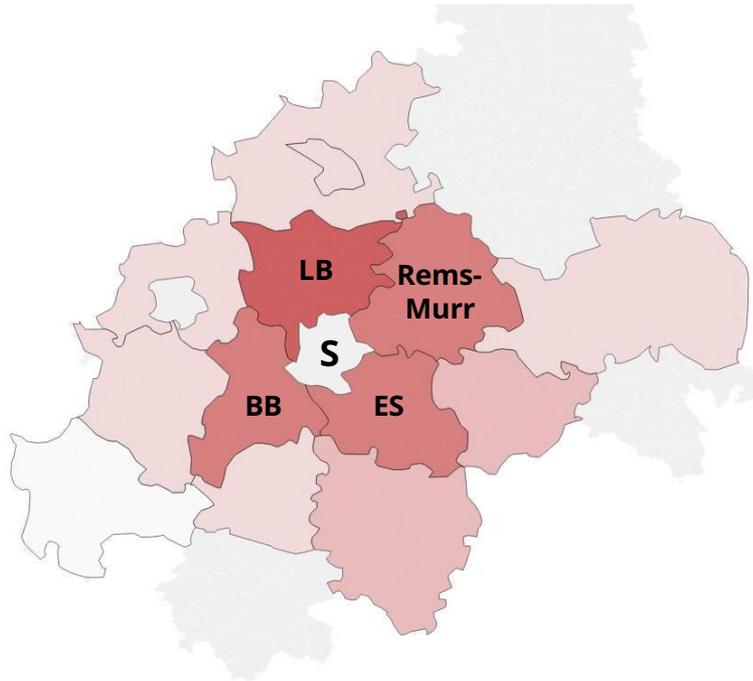


# Pendelverhalten – nach Landkreisen

**Einpendelnde:** 257.000

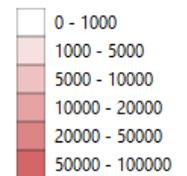
**Binnenpendelnde:** 166.000

**Auspendelnde:** 96.000



sonstige: 51.325

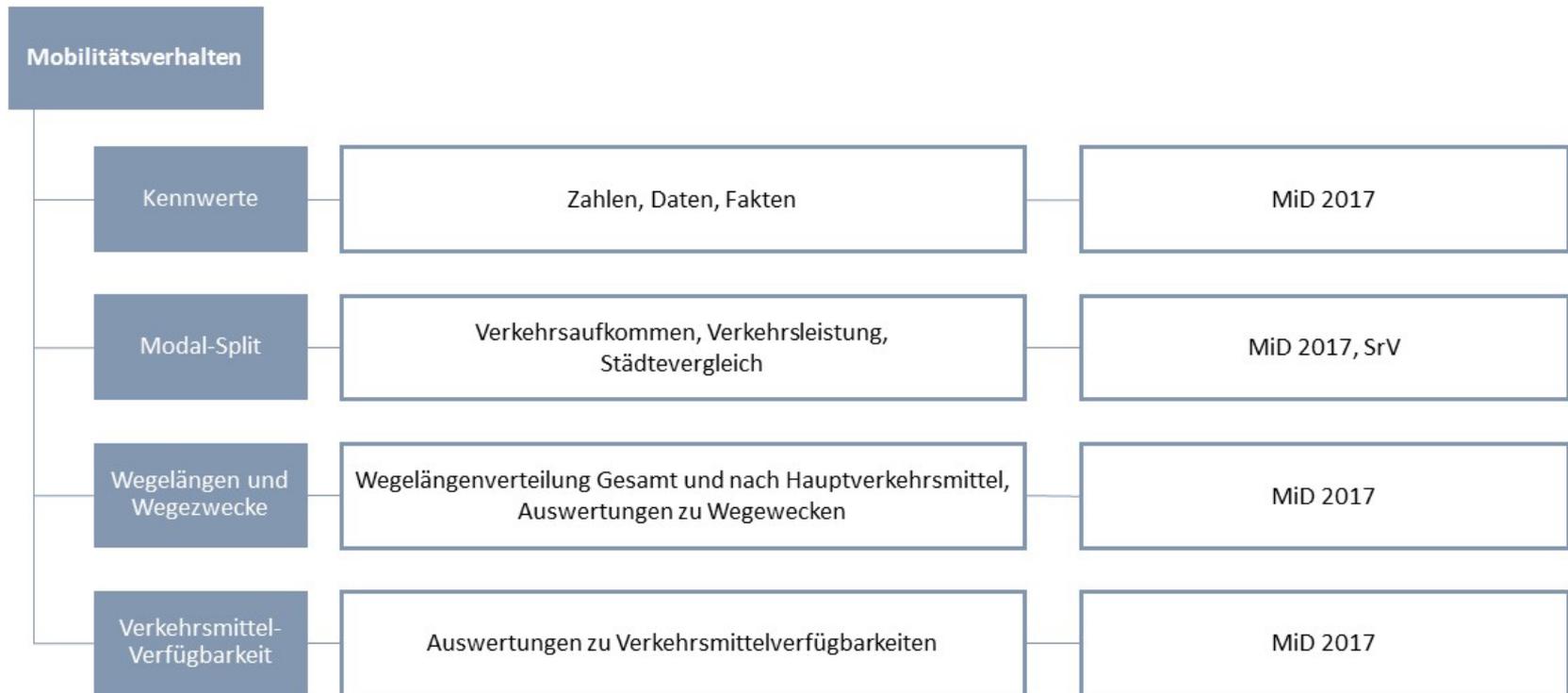
sonstige: 21.085



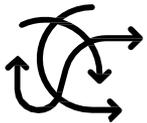
**Datengrundlage:** Pendleratlas - Bundesagentur für Arbeit (2020)



## Themenfeld 2: Mobilitätsverhalten



# Verkehrsverhalten in der Region und Landeshauptstadt Stuttgart



3,1 Wege pro Person und Tag

**3,2 Wege** pro Person und Tag



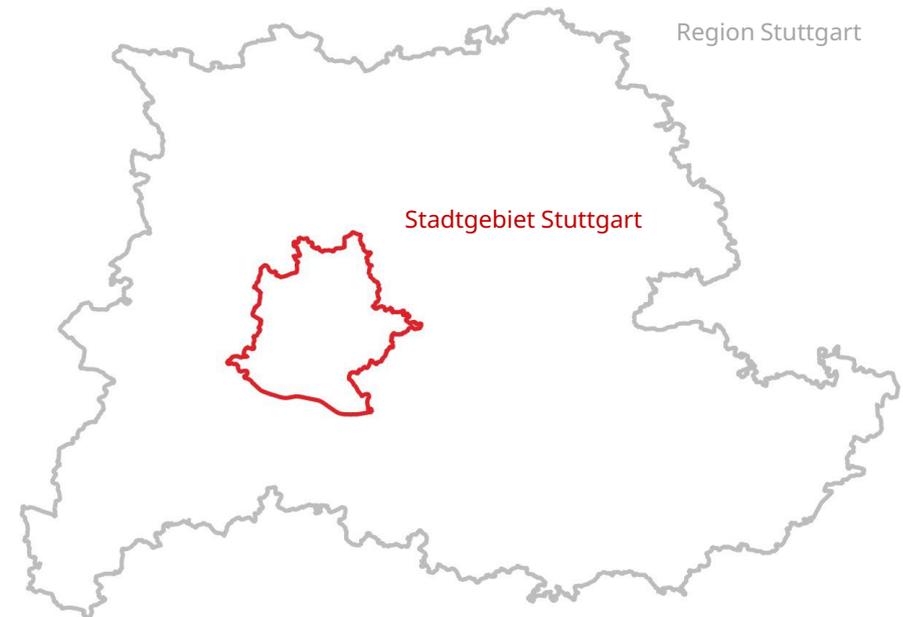
82 Min **Unterwegszeit** pro Person und Tag

**92 Min Unterwegszeit** pro Person und Tag



39 km **Tagesstrecke** pro Person und Tag

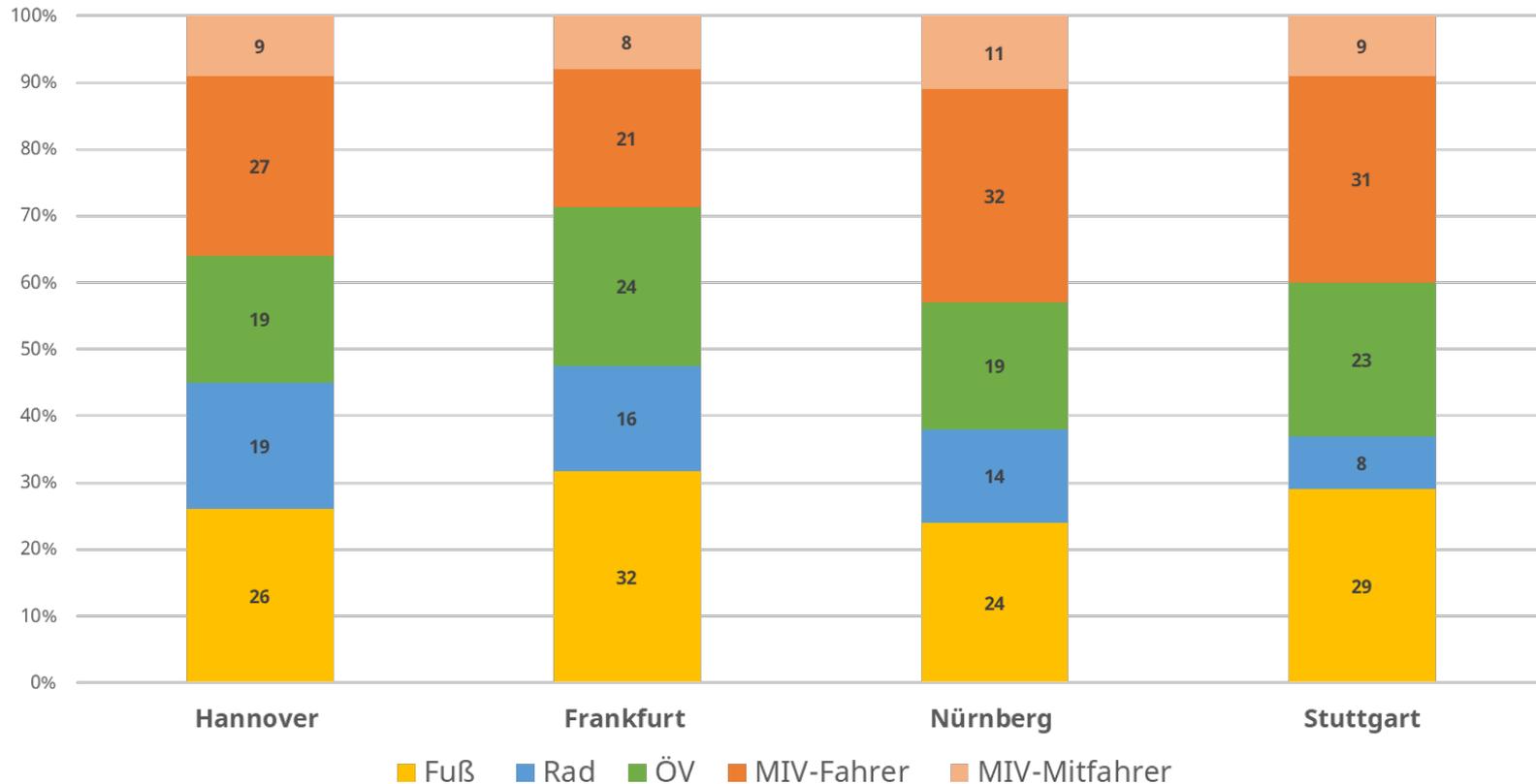
**39 km Tagesstrecke** pro Person und Tag





# Modal-Split: Stuttgart im Städtevergleich

Modal-Split-Vergleich Großstädte (Verkehrsaufkommen)



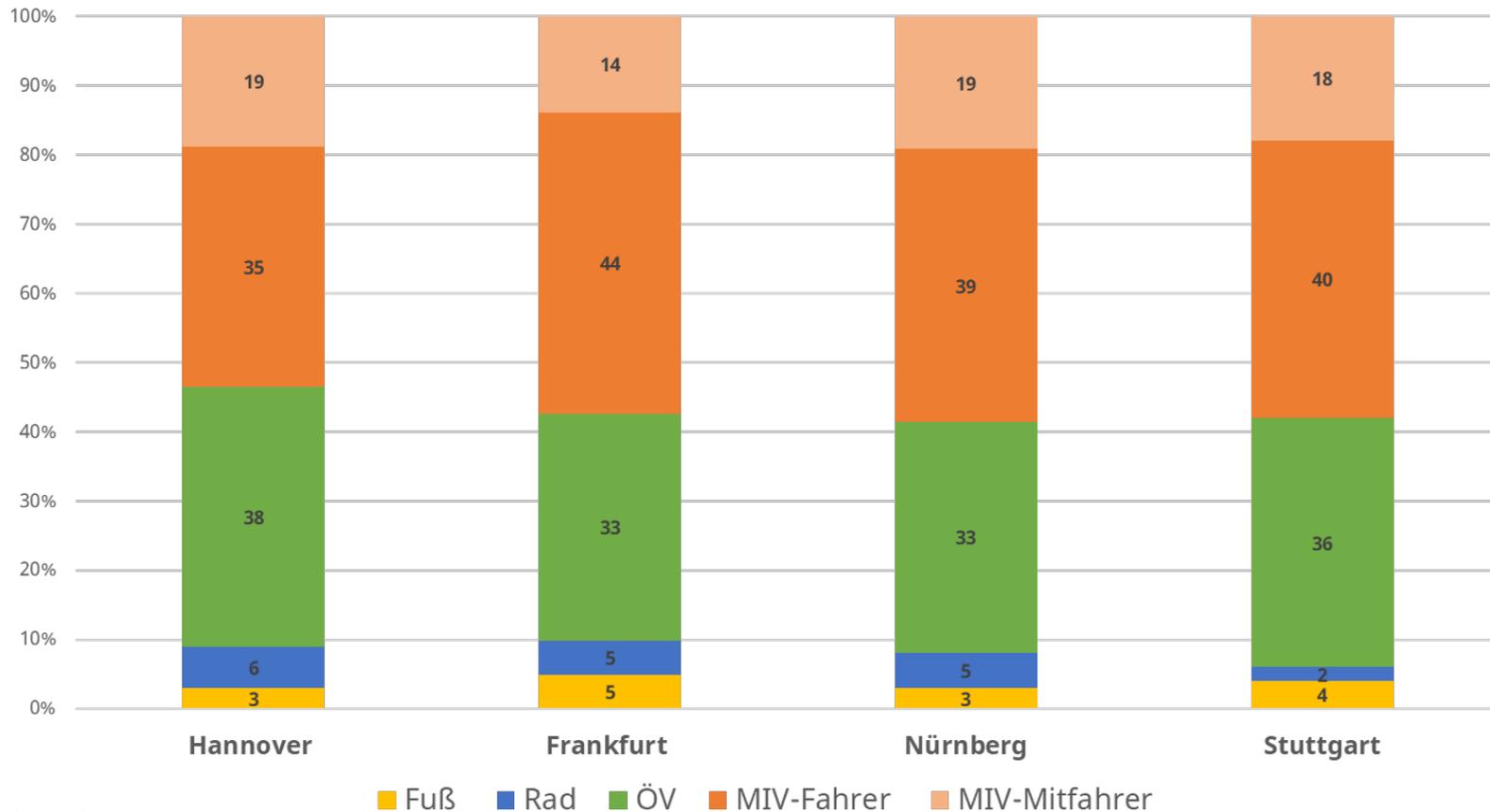
Prozentuale Angaben

Datengrundlage: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, infas



# Modal-Split: Stuttgart im Städtevergleich

Modal-Split-Vergleich Großstädte (Verkehrsleistung)



Prozentuale Angaben

**Datengrundlage:** Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, ifas

Landeshauptstadt Stuttgart – Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität



# Verkehrsmittelverfügbarkeit



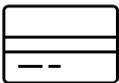
**86%** verfügen über einen Zugang zu einem Pkw (inkl. Carsharing)



**69%** besitzen ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec



**18%** besitzen eine Car-Sharing Mitgliedschaft

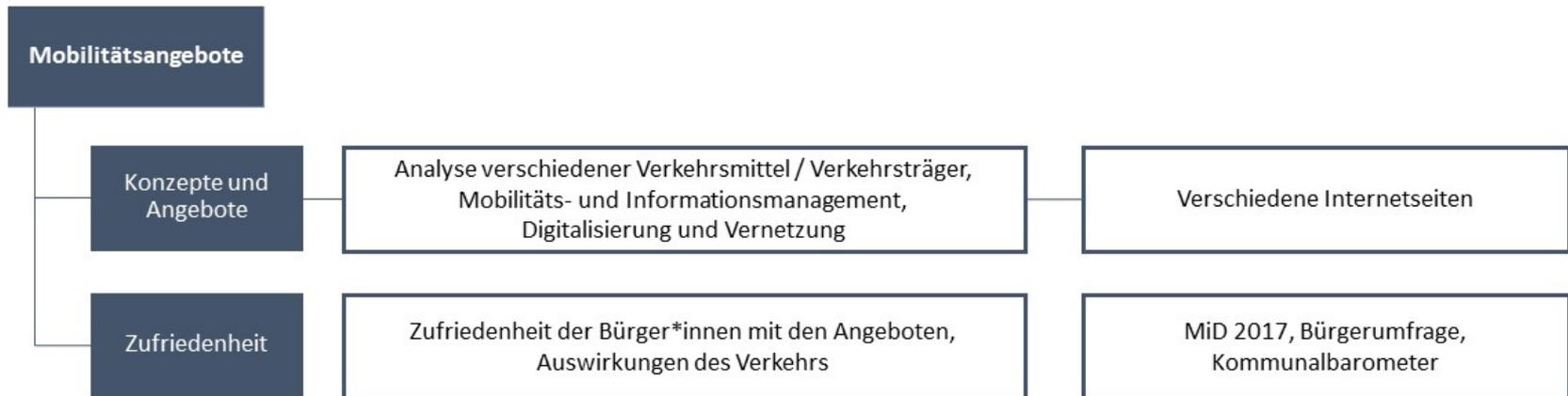


**22%** verfügen über eine Monatskarte im Abonnement

**13%** über ein Job- oder Semesterticket



# Themenfeld 3: Mobilitätsangebote





# Zufriedenheit der Verkehrssituation

Bewertung mit Hilfe von Schulnoten

2,2

## Zu Fuß gehen

- 73% der Stuttgarter\*innen sind mit der Situation zufrieden
- 3% bewerten die Situation als mangelhaft / ungenügend
- Analoge Bewertung in der Region / Metropolregion

3,4

## Fahrradfahren

- 31% der Stuttgarter\*innen sind mit der Situation zufrieden
- 26% bewerten die Situation als mangelhaft / ungenügend
- Bewertung in der Region / Metropolregion etwas besser (ca. 50% sind zufrieden)

3,4

## Autofahren

- 33% der Stuttgarter\*innen sind mit der Situation zufrieden
- 21% bewerten die Situation als mangelhaft / ungenügend
- Bewertung in der Region / Metropolregion etwas besser (ca. 60% sind zufrieden)

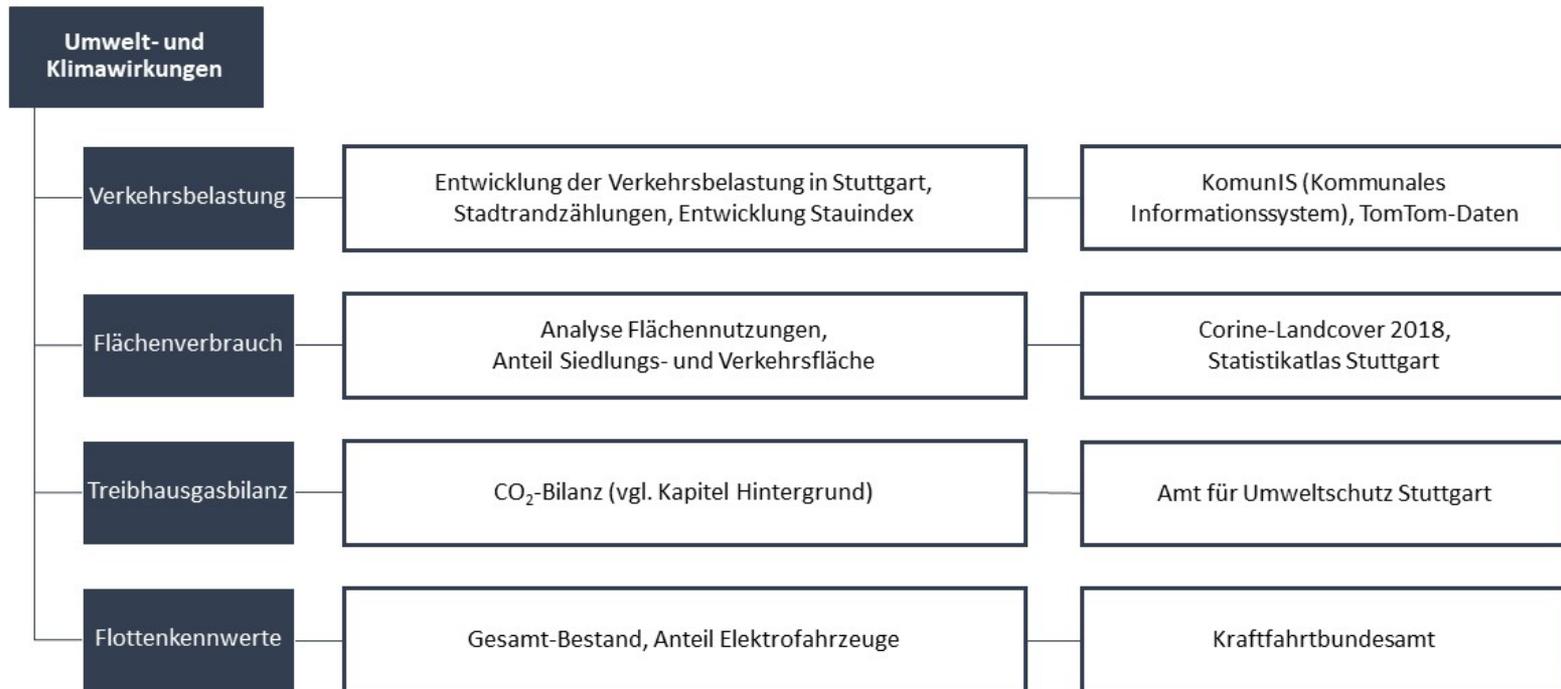
2,6

## ÖPNV

- 57% der Stuttgarter\*innen sind mit der Situation zufrieden
- 9% bewerten die Situation als mangelhaft / ungenügend
- Zufriedenheit mit dem ÖPNV in der Region / Metropolregion schlechter (ca. 40% sind zufrieden)



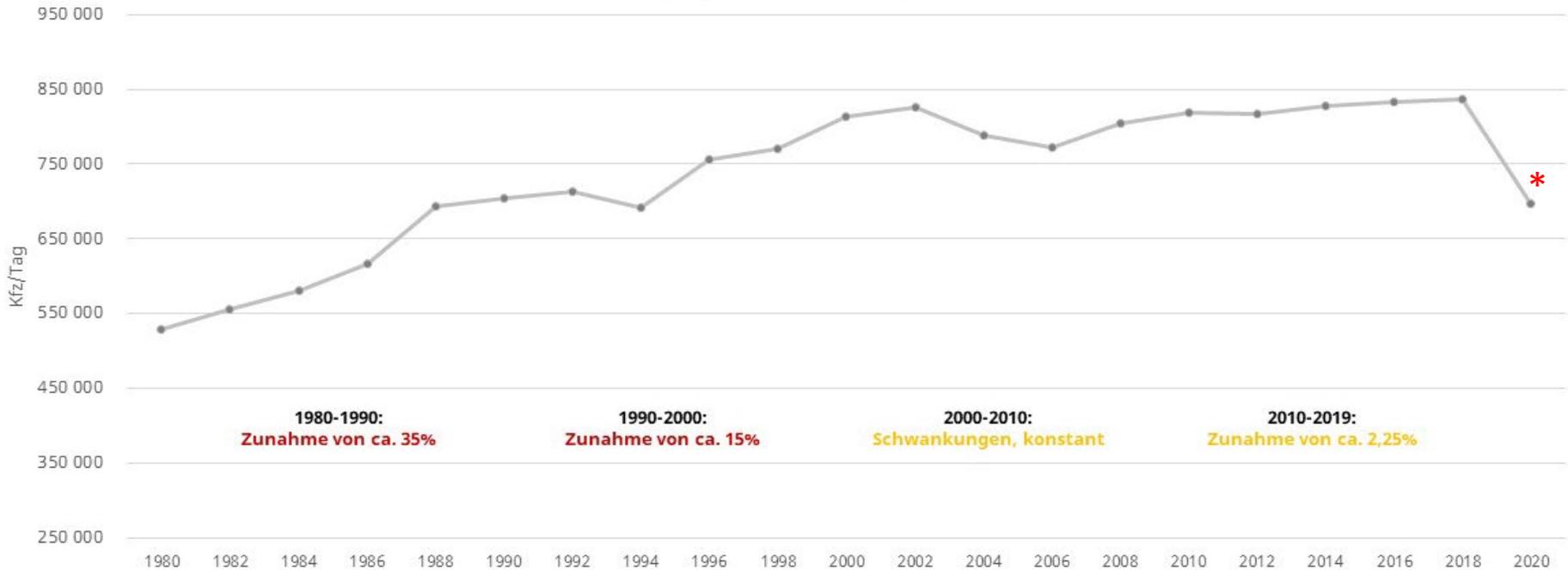
# Themenfeld 4: Umwelt- und Klimawirkungen



# Verkehrsbelastungen

## Stuttgart - Markungsgrenze

Entwicklung Kfz-Verkehrsbelastung in Stuttgart seit 1980 an der Markungsgrenze (tagsüber 06-22Uhr)



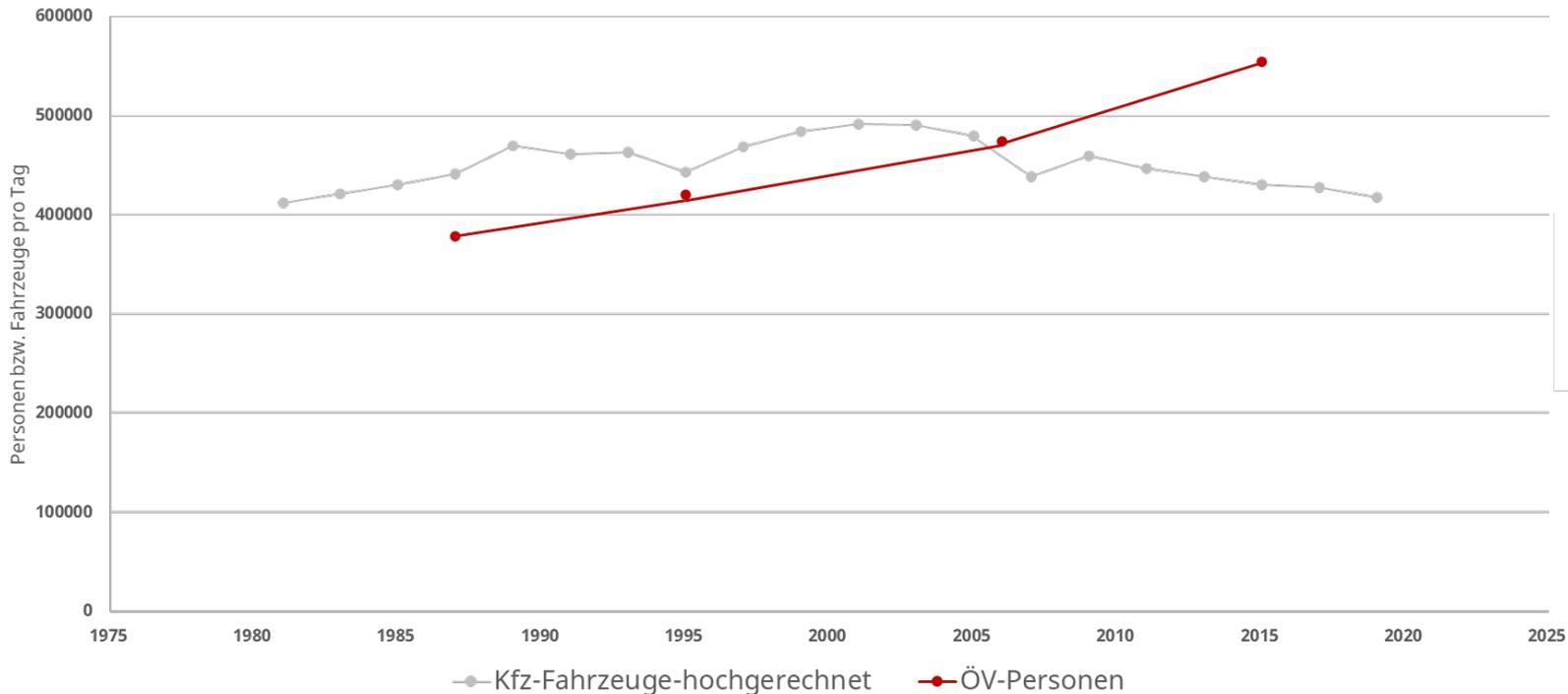
\* Anmerkung: Nach Lockdown in 2020 sukzessiver Anstieg des Kfz-Aufkommens bis nahezu auf das Niveau von 2019 vor Corona (IVLZ, Stand Frühjahr 2021)



# Verkehrsbelastungen

## Stuttgart - Kesselrand

Entwicklungen am Kesselrand



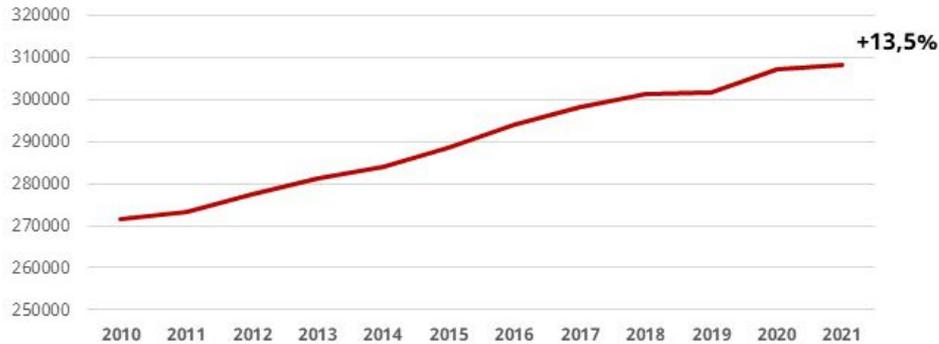
Zählung vor 2015:  
6-22 Uhr  
(mit Faktor auf 24h  
hochgerechnet)  
Zählung ab 2015:  
24h

**Datengrundlage:** Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung,  
VVS Verkehrserhebung 1987,1995,2006,2015

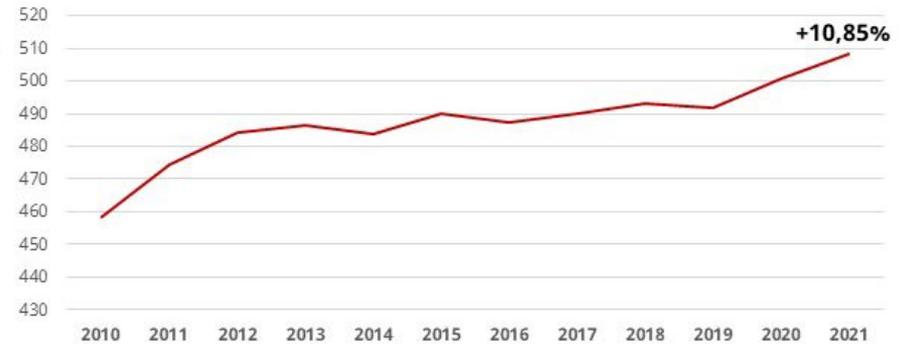


## Entwicklung - Kfz-Bestand in Stuttgart (absolut, auf 1000 EW)

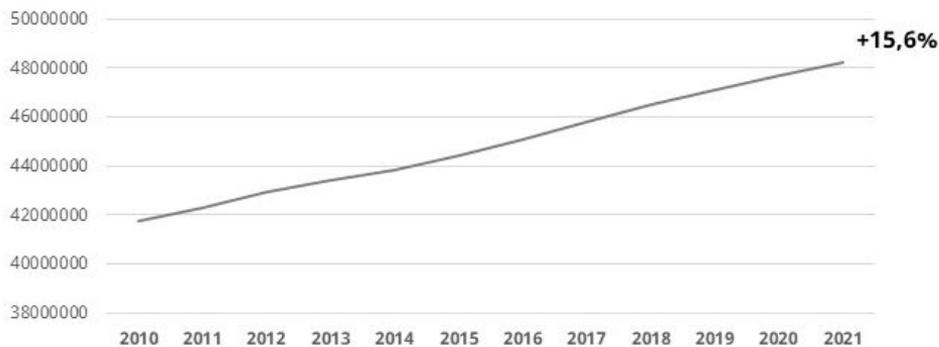
Stuttgart (absolut)



Stuttgart (Pkw-Bestand / 1.000 EW)



Deutschland - Vergleich (absolut)





## Exkurs

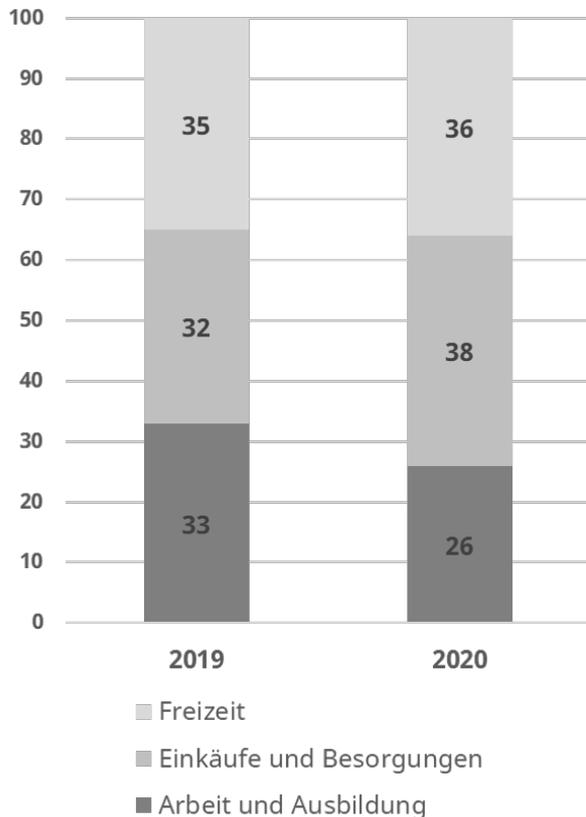
### Auswirkungen der Covid19- Pandemie



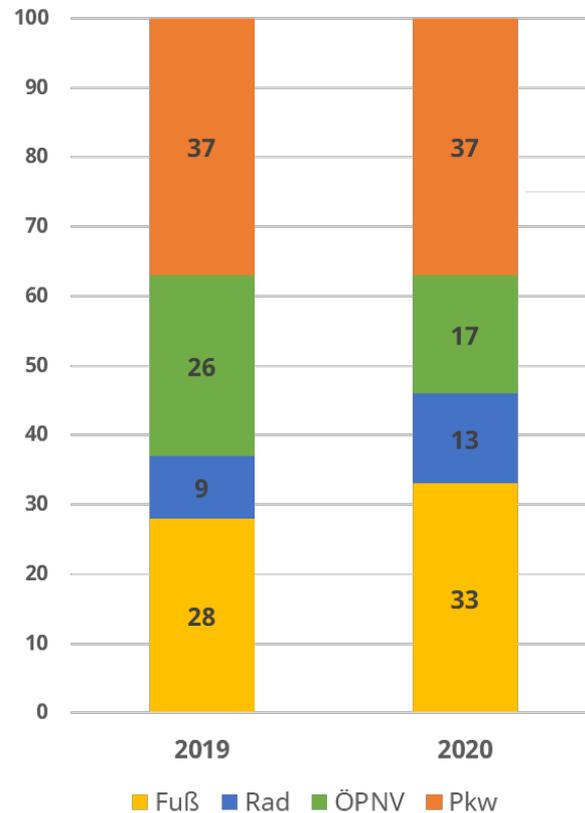


## Änderungen der Wegezwecke beeinflussen die Verkehrsmittelwahl

Wegezwecke 2019 vs. 2020



Modal-Split 2019 vs. 2020

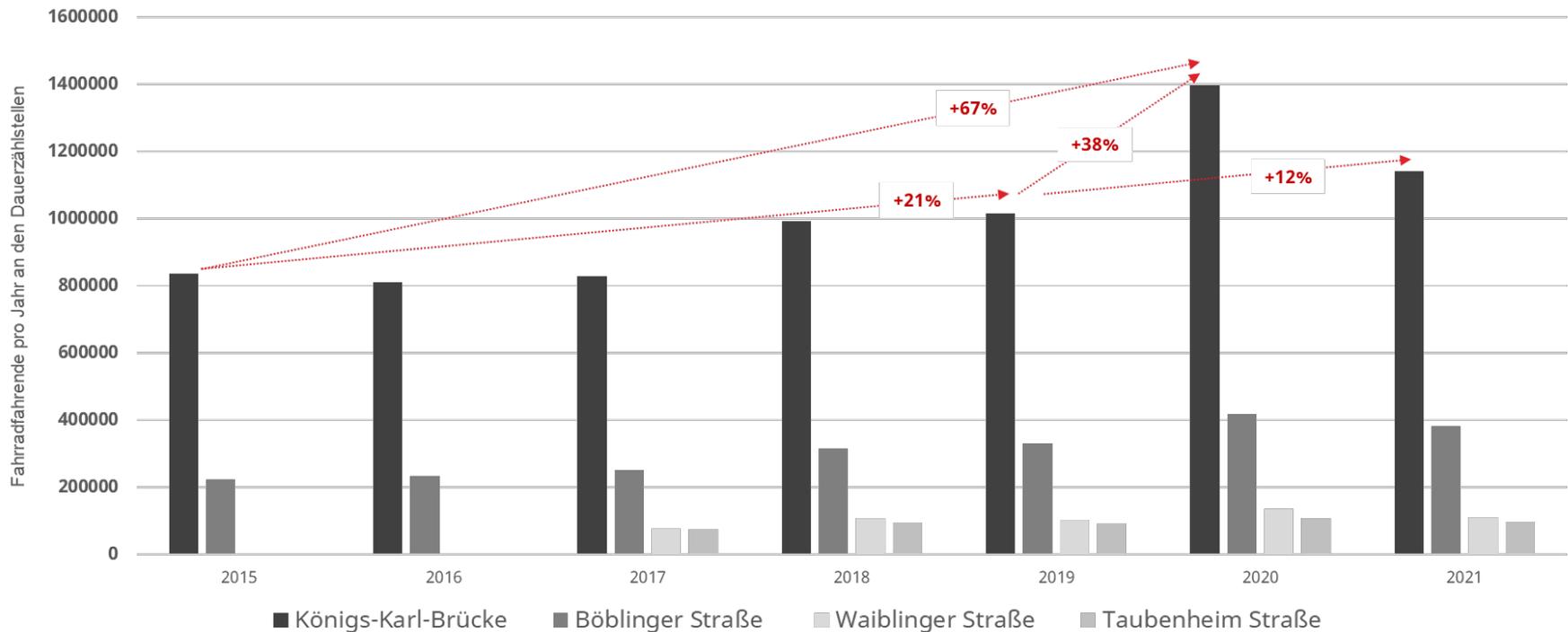


- Anteil Umweltverbund am Modal-Split ist gleichbleibend
- Rad- und Fußverkehr nehmen zu
- ÖV verliert mehr als 30%

**Datengrundlage:** Mobilität in Stuttgart – heute und morgen (SSB / Stadt Stuttgart), 2020 – prozentuale Angaben

# Das Fahrrad als Gewinner der Pandemie – auch langfristig?

Radverkehrsentwicklung an den Dauerzählstellen in Stuttgart



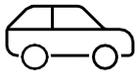
Daten: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=607#>



# Defizite



Rückstand in der Radverkehrsentwicklung



Dominanz des motorisierten Individualverkehrs



Die Stuttgarter\*innen leben gerne in ihrer Stadt, aber:  
Die größten Probleme liegen nach dem Wohnungsmarkt insbesondere  
in verkehrsspezifischen Fragestellungen.



# Potenziale



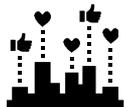
Stuttgart ist die nachhaltigste Großstadt Deutschlands



Städtebauliche Entwicklung als Baustein für die Verkehrswende



Vielfältiges, attraktives Mobilitätsangebot zum Teilen



Analoge und digitale Angebote im Mobilitäts- und Informationsmanagement, verschiedene Kampagnen



Planwerke und Konzepte mit vielen guten Ansätzen

**PTV | GROUP**

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!  
**Fragen?**





# Zeitplan Beteiligung

Beteiligung

