



Auswertung der Online-Beteiligung

Gefördert durch:



STUTTGART



STUTT GART
STEIGT UM



**JETZT
KLIMA
CHEN!**



RegioRad
Stuttgart



Inhalt

- I. Kurzzusammenfassung: Zentrale Ergebnisse der Online-Beteiligung**
- II. Überblick, Vorgehen und Herausforderungen**
- III. Verkehrliche Ziele des Klimamobilitätsplans**
- IV. Maßnahmenfelder des Klimamobilitätsplans**
 - 1. Infrastruktur
 - 2. Mobilitätsangebote
 - 3. Stadtentwicklung
 - 4. Stadtverträglichkeit
 - 5. Regulierung & Steuerung
- V. Wunsch-Schlagzeile für 2032**
- VI. Zusammenfassung und Interpretation der Ergebnisse**
 - 1. Verkehrliche Ziele des Klimamobilitätsplans
 - 2. Maßnahmen des Klimamobilitätsplans

I. Kurzzusammenfassung: Zentrale Ergebnisse der Online-Beteiligung

Gefördert durch:



Kurzzusammenfassung: Zentrale Ergebnisse der Online-Beteiligung

Verkehrliche Ziele

- Allgemein empfindet eine Mehrheit der Teilnehmenden die Ziele als nicht ambitioniert genug.
- Ein Großteil wünscht sich eine größere Verminderung der Gesamtverkehrsleistung und strengere Zielmarken für die Emissions-Verringerung.

Maßnahmen

- Ein Großteil sieht eine hohe bis höchste Priorität im Ausbau und Verbesserung von Nahverkehr und ÖPNV sowie in der Neuaufteilung von Verkehrsflächen.
- Die Teilnehmenden wünschen sich unter anderem:
 - Mut und Entschiedenheit bei der Umsetzung der Maßnahmen.
 - Push- und Pull-Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs.
 - Rücksicht und respektvolles Miteinander.
 - Berücksichtigung von Sozialverträglichkeit und Teilhabe.
 - Umfassende Förderung des Umweltverbands.

II. Überblick, Vorgehen und Herausforderungen

Gefördert durch:





Überblick und Vorgehen

Online-Beteiligung

- Zeitraum: 6. bis 31. Juli 2022
- Die Befragung lief über das städtische Beteiligungsportal STUTTGART MEINE STADT, Teilnehmende mussten sich dort anmelden.
- Sie war in deutscher Sprache zugänglich.
- Als Rahmeninformationen wurden aktuelle Information aus dem Projekt und ein Zwischenstand vorgestellt.
- Insgesamt haben 134 Personen mitgemacht, davon hat etwa die Hälfte vollständig an der Online-Beteiligung teilgenommen.
- Online-Beteiligung wurde über Online-Medien, Presse, Multiplikator:innen sowie durch Flyer-Verteilung an mehreren Standorten in der Stadt intensiv beworben.



Überblick und Vorgehen

Ziele

- Analog zum Forum Klimamobilitätsplan konnten die Bürger:innen die Ziele des Klimamobilitätsplans nach ihrer Einschätzung der Angemessenheit bewerten.

Maßnahmen

- Analog zum Forum Klimamobilitätsplan konnten die Bürger:innen ihre persönliche Einschätzung zur Priorisierung der Maßnahmen abgeben.
- Zusätzlich konnten die Bürger:innen für jedes Maßnahmenfeld ihre Sichtweise zu den Auswirkungen schildern und Vorschläge äußern.
- Abschließend gab es für die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Wunsch-Schlagzeile für das Jahr 2032 zu formulieren.



Überblick und Vorgehen

Maßnahmen – Auswertung der offenen Fragen

- Im Gegensatz zu den geschlossenen Fragen können die offenen Fragen nicht anhand prozentualer Anteile ausgewertet werden, da jede Antwort einzigartig ist.
- Alle Einzelantworten wurden kategorisiert und gemäß ihrem Inhalt zusammengefasst (in sogenannten Codes). Das Vorgehen erfolgt so objektiv wie möglich und möglichst ohne Interpretation der Antworten.
- Dadurch kann die Fülle an Ergebnissen auf eine greifbare Anzahl reduziert und somit nutzbar für die Erstellung des Klimamobilitätsplans gemacht werden.



Herausforderungen / mögliche Interpretationen

- Die geringe Teilnehmendenzahl lässt mehrere Interpretationen zu:
 - Komplexität des Themas und des Umfrage-Designs.
 - Die Plattform verlangt eine Registrierung der Teilnehmenden, dies ist nicht barrierefrei.
 - Das Thema wird eventuell von anderen nationalen und internationalen gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen überstrahlt.

- Dass nur etwa die Hälfte **vollständig** an der Online-Beteiligung teilgenommen hat, lässt sich z.T. auf eine in der Technik der Plattform begründete, mit möglichen Missverständnissen verbundene Nutzendenführung zurückführen.

- Erfahrungsgemäß beteiligen sich Menschen, die sich schon länger mit Verkehrsthemen einer Stadt beschäftigen, mit höherer Wahrscheinlichkeit an einer solchen Online-Beteiligung. Aufgrund der geringen Teilnehmendenzahl fallen deren Beiträge hier stärker ins Gewicht.

III. Verkehrliche Ziele des Klimamobilitätsplans

Gefördert durch:

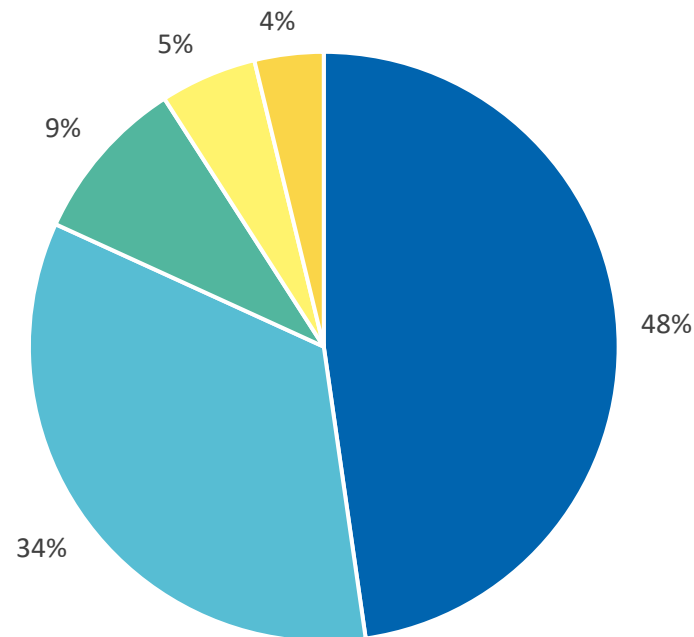




Verkehrsvermeidung:

Die Gesamtverkehrsleistung vermindert sich um mindestens 5%. Dies wird durch eine Reduktion der Anzahl sowie der durchschnittlichen Länge der zurückgelegten Wege erreicht. Diese Zielmarke halte ich für...

■ ... viel zu niedrig
 ■ ... zu niedrig
 ■ ... angemessen
 ■ ... zu hoch
 ■ ... viel zu hoch

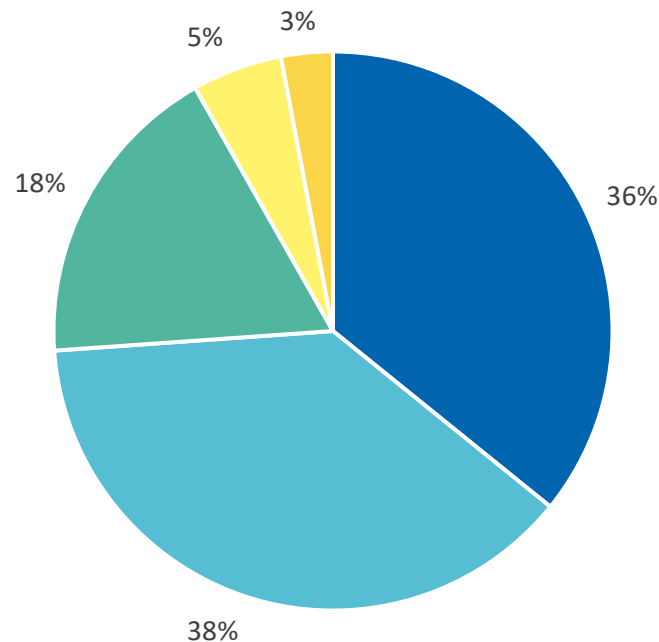




Verkehrsverlagerung:

Hier spielt der Begriff der „Verkehrsleistung“ einzelner Verkehrsmittel eine zentrale Rolle. Gemeint ist damit nicht die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege, sondern ihre Länge, also wie viele Kilometer insgesamt mit verschiedenen Verkehrsmitteln in Stuttgart zurückgelegt werden. Naturgemäß sind die Strecken mit Auto oder Bahn länger, als die Strecken, die man mit dem Fahrrad fährt oder zu Fuß geht. Für diese „Verkehrsleistung“ (Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den insgesamt zurückgelegten Kilometern) bestehen folgende Zielmarken: Bus und Bahn: 42 bis 50% (bisher 37%), Radverkehr: 6 bis 9% (bisher 3%), Fußverkehr: 3% (bisher 2%). Diese Zielmarken halte ich für...

■ ... viel zu niedrig
 ■ ... zu niedrig
 ■ ... angemessen
 ■ ... zu hoch
 ■ ... viel zu hoch

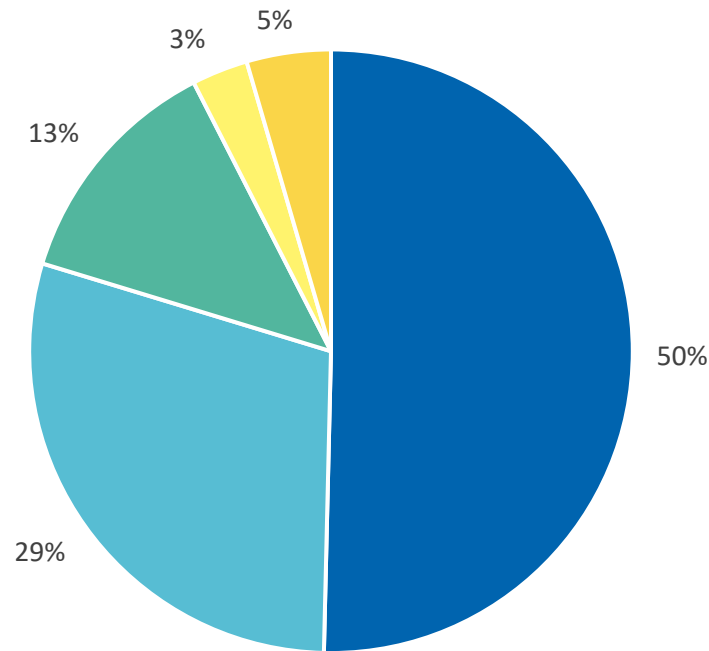




Verkehrsabwicklung:

Mindestens 15% der Fahrleistung im Kfz-Verkehr wird klimaneutral zurückgelegt. Diese Zielmarke halte ich für...

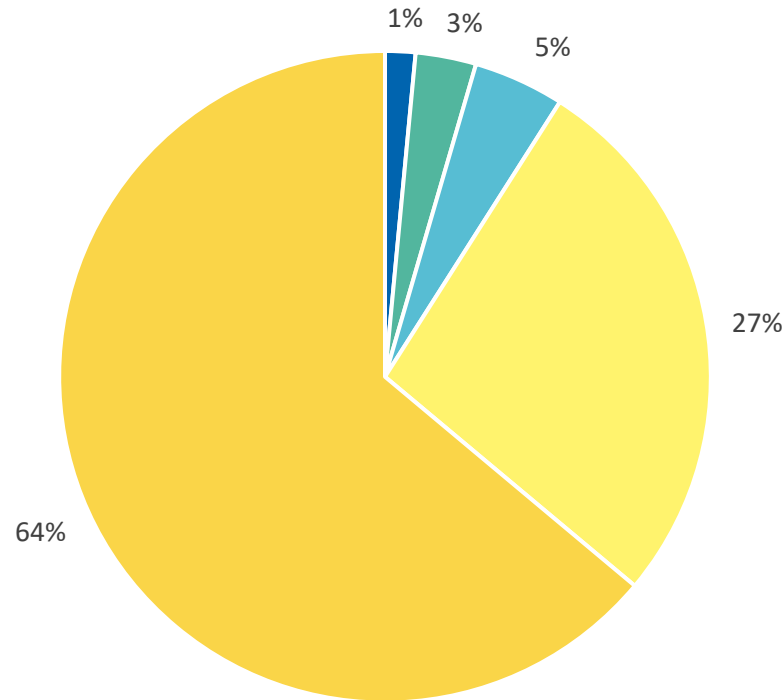
■ ... viel zu niedrig ■ ... zu niedrig ■ ... angemessen ■ ... zu hoch ■ ... viel zu hoch





**In Stuttgart wird eine effiziente, stadtverträgliche und ressourcenschonende Erreichbarkeit sichergestellt.
Das halte ich für...**

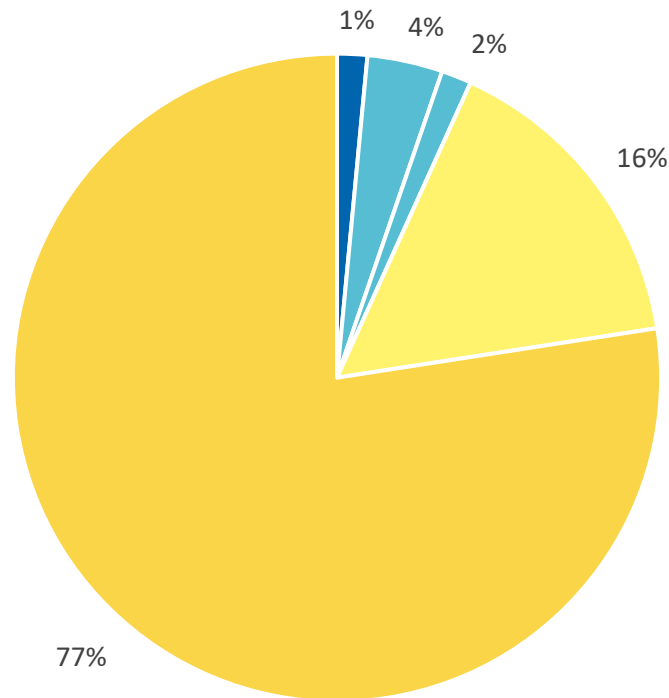
■ ... unwichtig ■ ... weniger wichtig ■ ... nicht geeignet ■ ... eher wichtig ■ ... sehr wichtig





Alle gesellschaftlichen Gruppen haben einen (finanzierbaren) Zugang zu den Verkehrssystemen. Das halte ich für...

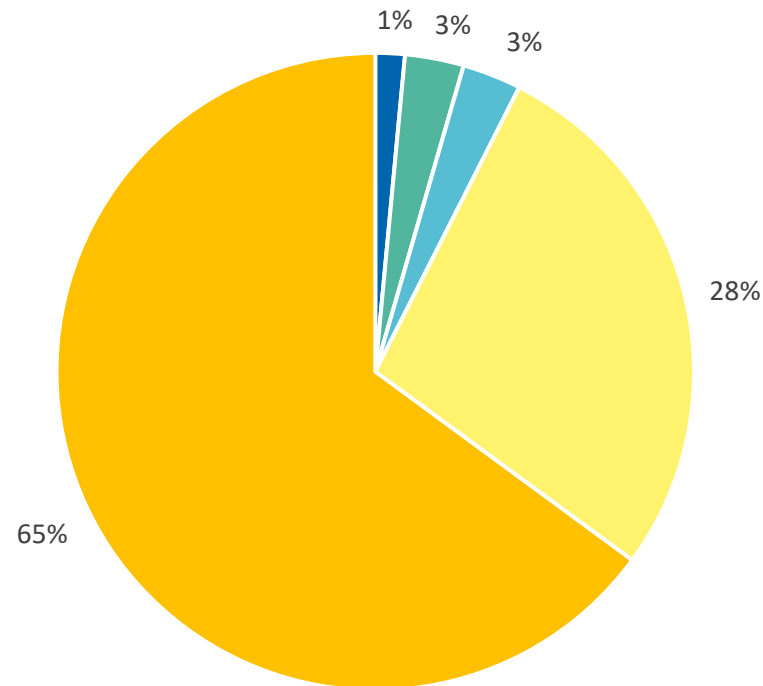
■ ... unwichtig ■ ... weniger wichtig ■ ... nicht geeignet ■ ... eher wichtig ■ ... sehr wichtig





Die Ausgestaltung der Infrastruktur und ein respektvolles Miteinander ermöglichen eine sichere Fortbewegung. Das halte ich für...

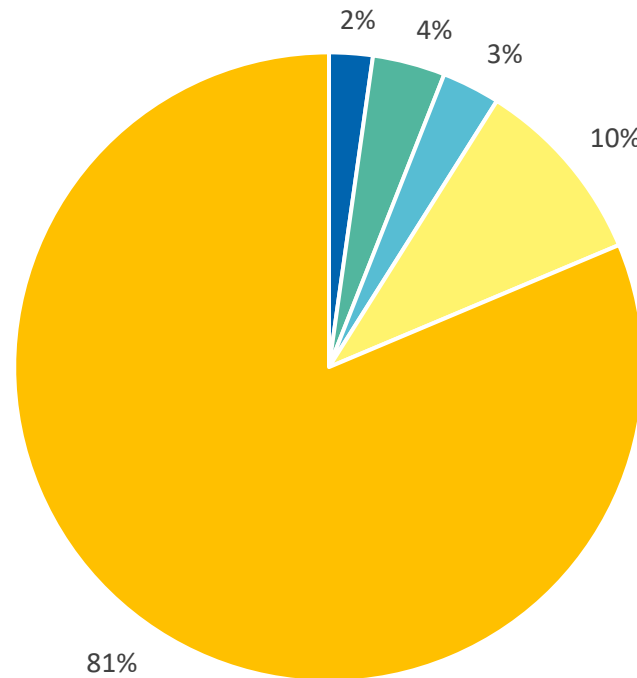
■ ... unwichtig ■ ... weniger wichtig ■ ... nicht geeignet ■ ... eher wichtig ■ ... sehr wichtig





Öffentlicher Raum zeichnet sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus. Das halte ich für...

■ ... unwichtig ■ ... weniger wichtig ■ ... nicht geeignet ■ ... eher wichtig ■ ... sehr wichtig



IV. Maßnahmenfelder des Klimamobilitätsplans

Gefördert durch:





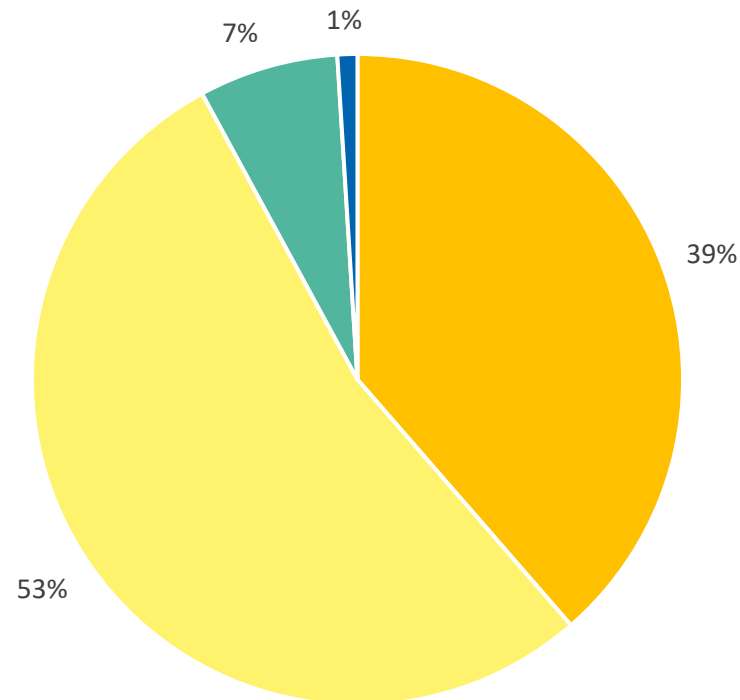
1. Infrastruktur



Maßnahme – Ausbau Bahnnetz:

Dazu gehören Angebotserweiterungen im bestehenden Stadtbahnnetz (häufigere Fahrten oder auch Streckenverlängerungen) ebenso wie Neubaustrecken.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität

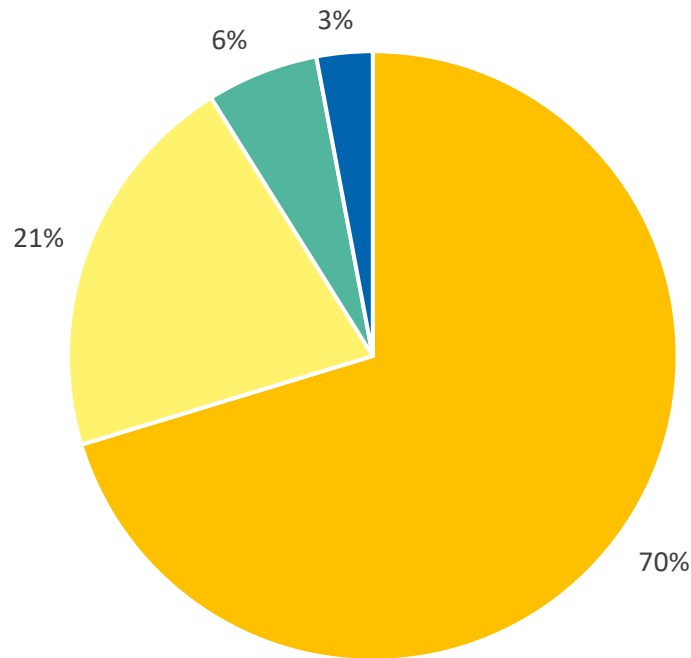




Maßnahme – Ausbau Fuß- und Radwegenetz:

Dies beinhaltet Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Radverkehr, einschließlich der Ausweisung von für den Radverkehr priorisierten Streckenzügen bzw. Bereichen sowie die Herstellung einer attraktiven und sicher nutzbaren Infrastruktur für den Fußverkehr.

■ Höchste Priorität
 ■ Hohe Priorität
 ■ Niedrige Priorität
 ■ Gar keine Priorität

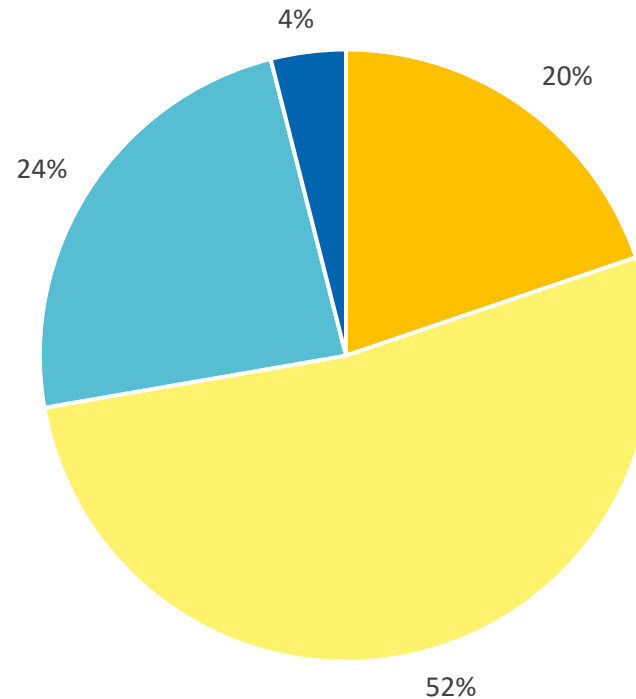




Maßnahme – Herstellung von Verknüpfungspunkten:

Die Herstellung neuer und die Ausweitung bestehender Infrastrukturangebote zur Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten stehen im Mittelpunkt dieser Maßnahme

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität

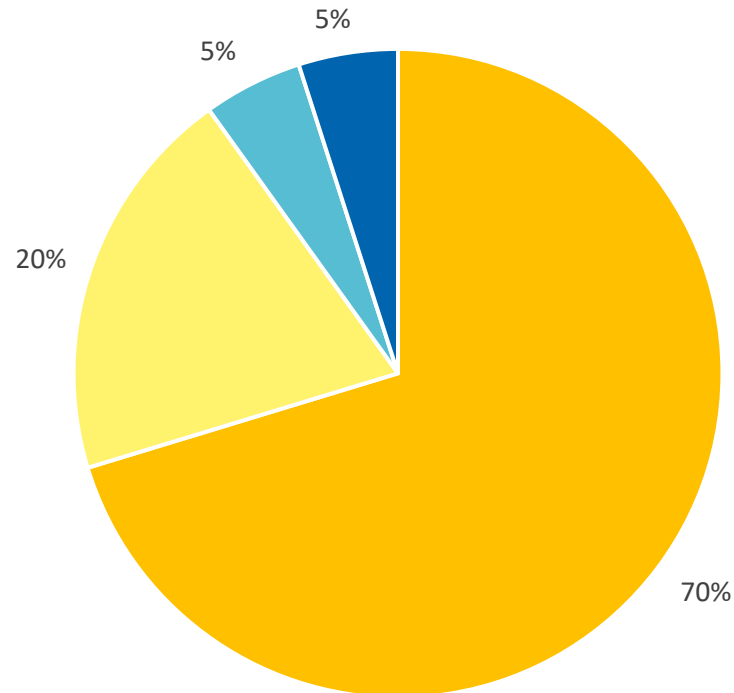




Maßnahme – Neuaufteilung der Verkehrsflächen:

Ziel dieser Maßnahme ist die effiziente Nutzung der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen vor dem Hintergrund der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß, Rad und ÖPNV).

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität





Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

Übergreifend/Allgemein

Neuverteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbunds im gesamten Stadtraum

Beispiel: Konzept der Superblocks

Systematische & konsequente Überwachung und Durchsetzung von Verkehrsregeln (inkl. mehr Personal hierfür)

Schnelle und konsequente Umsetzung der Maßnahmen (statt Erstellung weiterer Pläne)

Vorhandensein von attraktiven, klimafreundlichen Alternativen

Umsetzungsmonitoring durch KPIs

Transparente Kommunikation zur Notwendigkeit der Reduktion des Autoverkehrs

Bewertung der Alternativen zum MIV

Mischung der Mobilitätsformen statt Konzentration auf eine einzelne

Getrennte Betrachtung des Rad- und Fußverkehrs als jeweils eigenständige Verkehrsträger



Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

Übergreifend/Allgemein

Berücksichtigung sozialer Aspekte

Finanzielle Einnahmen durch Parkraummanagement und Nahverkehrsabgabe

Große MIV-Verkehrsadern können bestehen bleiben

Inhalte sind zu schwammig formuliert, lieber Nennung konkreter Maßnahmen

Radverkehr

Von Auto- und Fußverkehr getrennter Verkehrsraum für Radfahrende

Ausbau und Instandhaltung einer konsistenten Radinfrastruktur

Ausbau der Radwege in Wohngebieten anstatt an Hauptstraßen



Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

ÖPNV

Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und Erhöhung der Resilienz

Kostengünstiger ÖPNV

Niedrigschwelliges Ticket-/Tarifsystem im ÖPNV



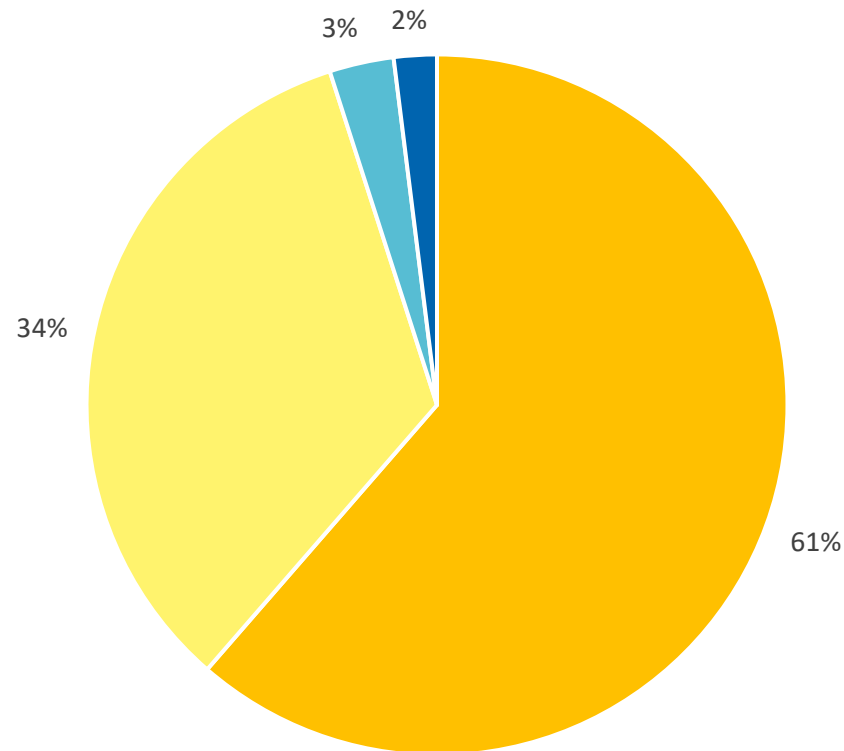
2. Mobilitätsangebote



Maßnahme – Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel:

Darin sind Fahrplanverbesserungen in Form von Angebotserweiterungen in Stadtbahn- und Busnetz enthalten sowie die Erleichterung des Zugangs zum ÖPNV durch attraktive Tarifangebote.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität

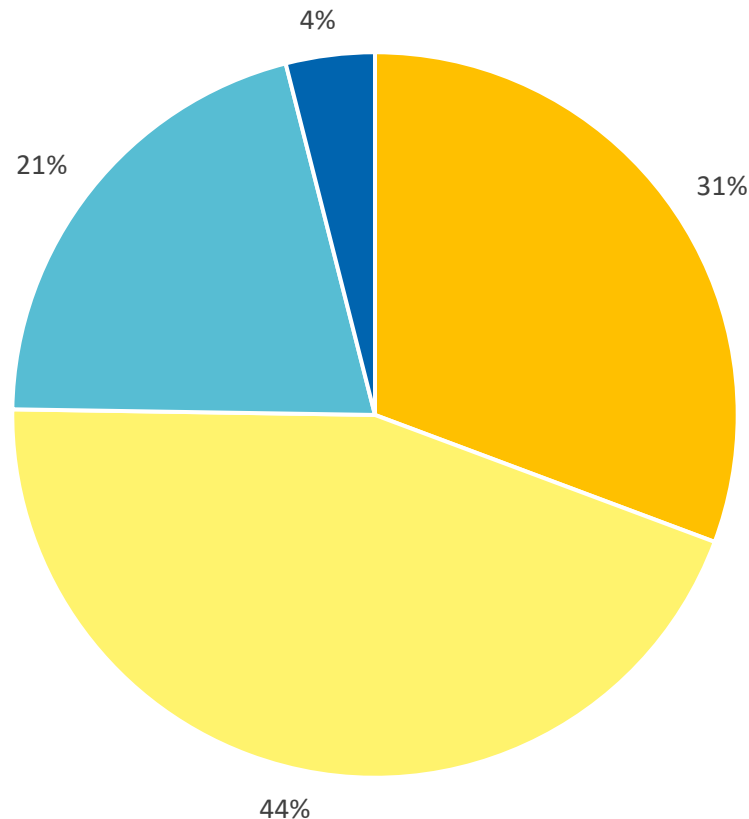




Maßnahme – Intermodalität und Vernetzung:

Die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel wird durch diese Maßnahmen gestärkt.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität

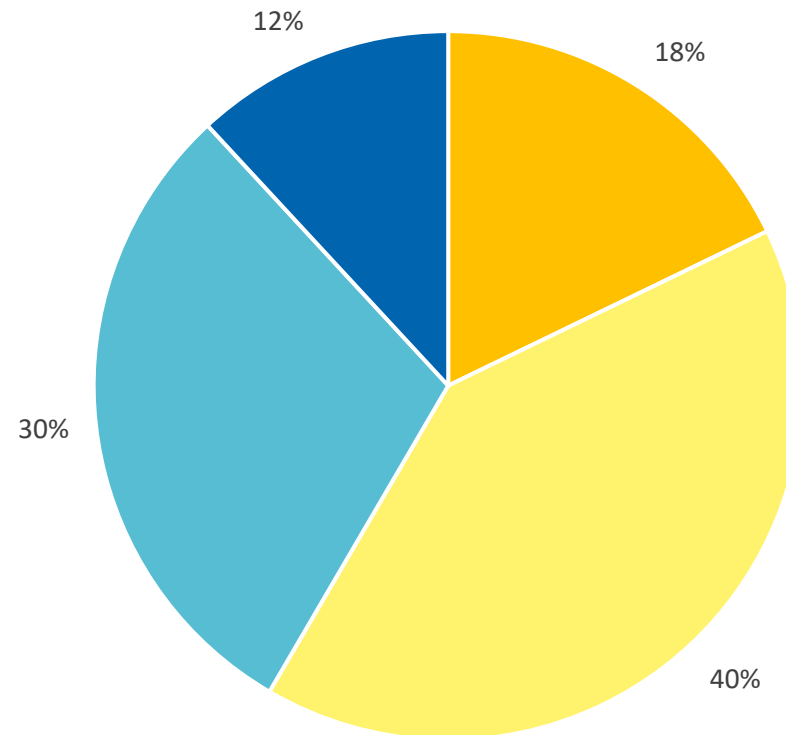




Maßnahme – Mobilitätsmanagement und neue Mobilitätsangebote:

Darin sind Maßnahmen vom betrieblichen Mobilitätsmanagement bis hin zu innovativen Mobilitätslösungen wie eine Seilbahn enthalten.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität

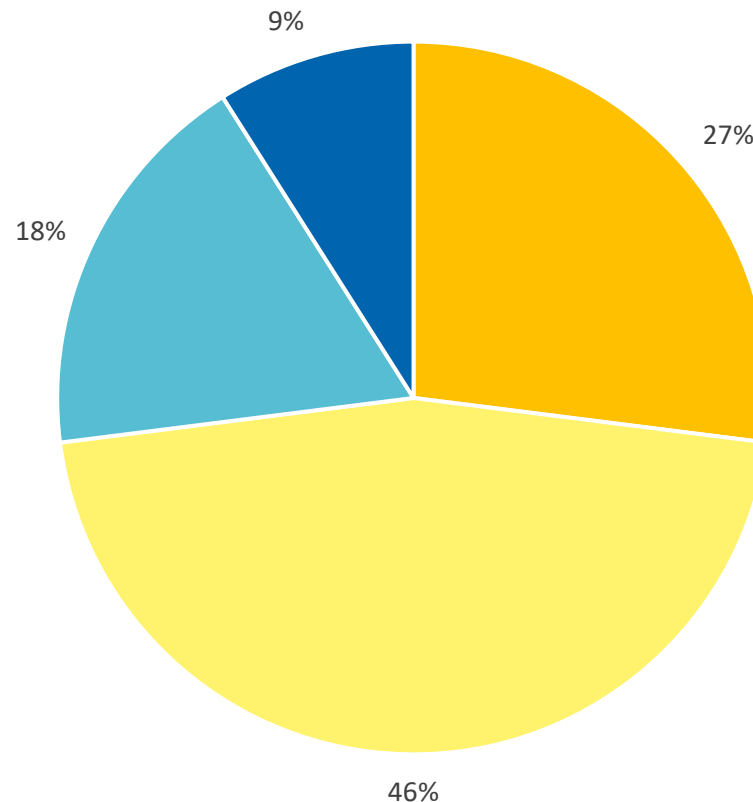




Maßnahme – Sharing-Angebot ausweiten:

Im Fokus steht hierbei der Gedanke „Teilen statt Besitzen“ zur effizienten Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität





Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

Übergreifend/Allgemein

Umsetzung der Maßnahmen erfordert enge Abstimmung mit Stuttgarter Umland

Preiswerte Tarife

Wohldurchdachte Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel

Ausreichende Bereitstellung von Auto-Alternativen

Rücksicht und respektvolles Miteinander

Einführung einer Nahverkehrsabgabe

Datengestützte Kompensation des MIV durch alternative Mobilitätsangebote auf Basis konkreter Zielgrößen

Kompensationseffekte alternativer Mobilitätsangebote sollen direkt in der Umsetzung sichtbar werden (z. B. Ausbau des Car-Sharing-Angebots führt unmittelbar zur Reduktion öffentlicher Parkplätze)

Schaffung von ausreichend bezahlbarem Wohnraum



Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

Radverkehr

Ausreichende Radabstellmöglichkeiten

Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Radverkehr

Ausbau von Rad(schnell)wegen

ÖPNV

Ausbau des ÖPNV-Angebots

Zuverlässiger ÖPNV

Bevorrechtigung des ÖPNV

Gewährleistung des Sicherheitsgefühls im ÖPNV

Sauberkeit im ÖPNV

Kostengünstiger ÖPNV



Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

Kfz-Verkehr

Explizite Berücksichtigung und Steuerung des Pendelverkehrs

Auto als geschützter Raum

Umgehungsstraße um Stuttgart



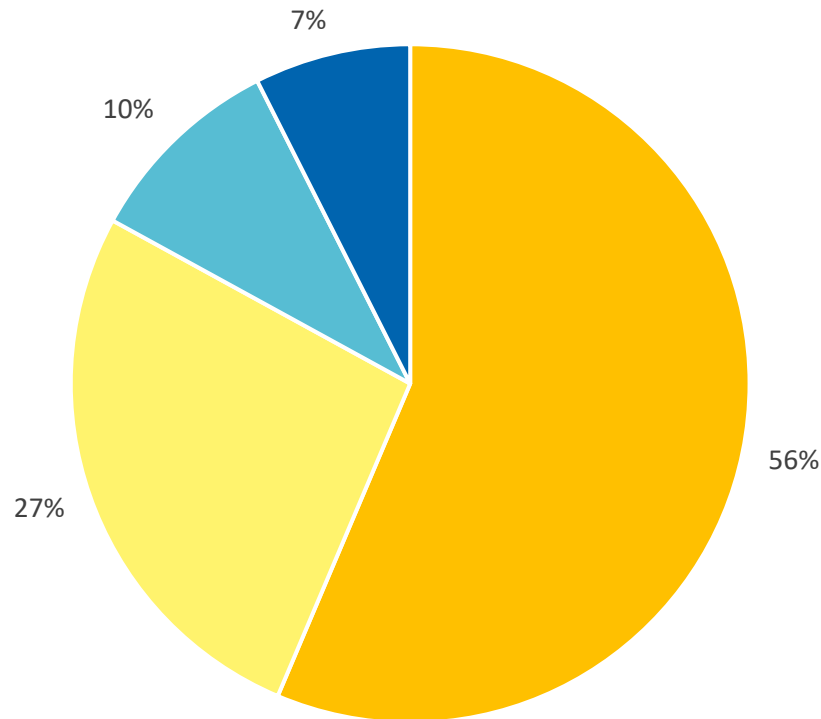
3. Stadtentwicklung



Maßnahme – Entwicklung nachhaltiger Siedlungskonzepte:

Dies beinhaltet schwerpunktmäßig Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs in Quartieren durch verkehrsrechtliche Anordnungen.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität

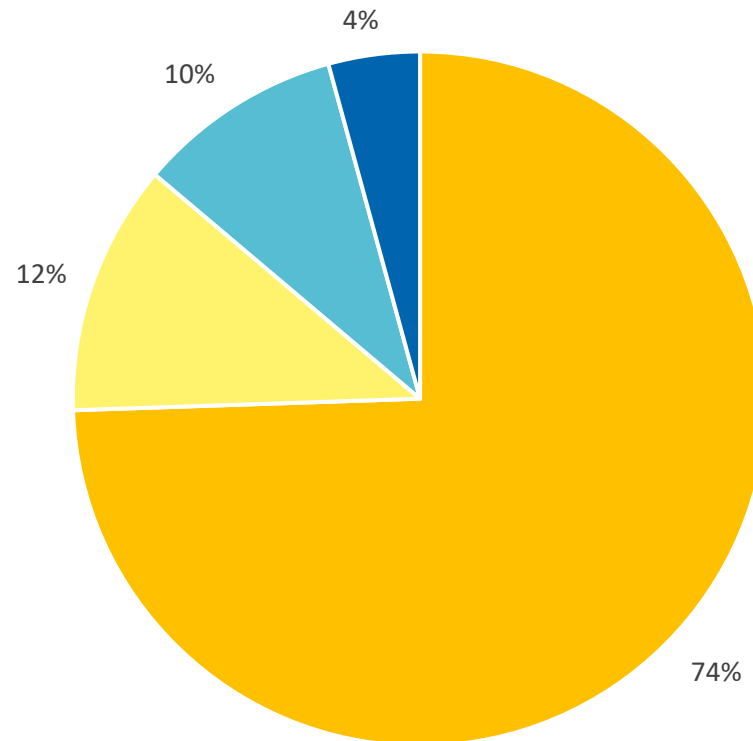




Maßnahme – Förderung der Nahmobilität:

Die sichere Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad sowie die Schaffung attraktiver Aufenthaltsflächen stehen im Mittelpunkt dieser Maßnahme.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität

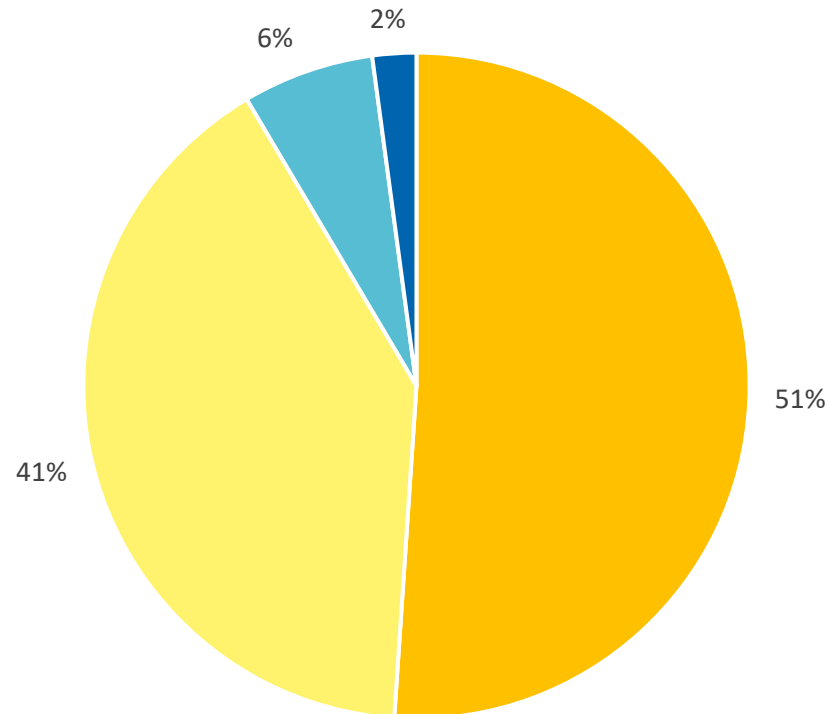




Maßnahme – Stärkung der Nahversorgung:

Angebote der Nahversorgung in allen Quartieren unterstützen das Zu-Fuß-Gehen und die Nutzung des Fahrrads für die Erledigungen des täglichen Bedarfs.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität





Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

Übergreifend/Allgemein

Nahversorgung sicherstellen

Funktionsmischung/gemischte Quartiere

Umnutzung des bereits Bestehenden

MIV-Pfadabhängigkeiten als Hindernis

Maßnahme kommt zu spät/zieht sich über Jahrzehnte hin

Nutzung des Hebels von z. B. Bebauungsplänen zur Förderung nachhaltiger Siedlungskonzepte

Entwicklung nachhaltiger Förderkonzepte

Abbau behördlicher Hürden für nachhaltige Stadtentwicklung

Verbesserte Radinfrastruktur

Erweiterte Ortsbus-Angebote



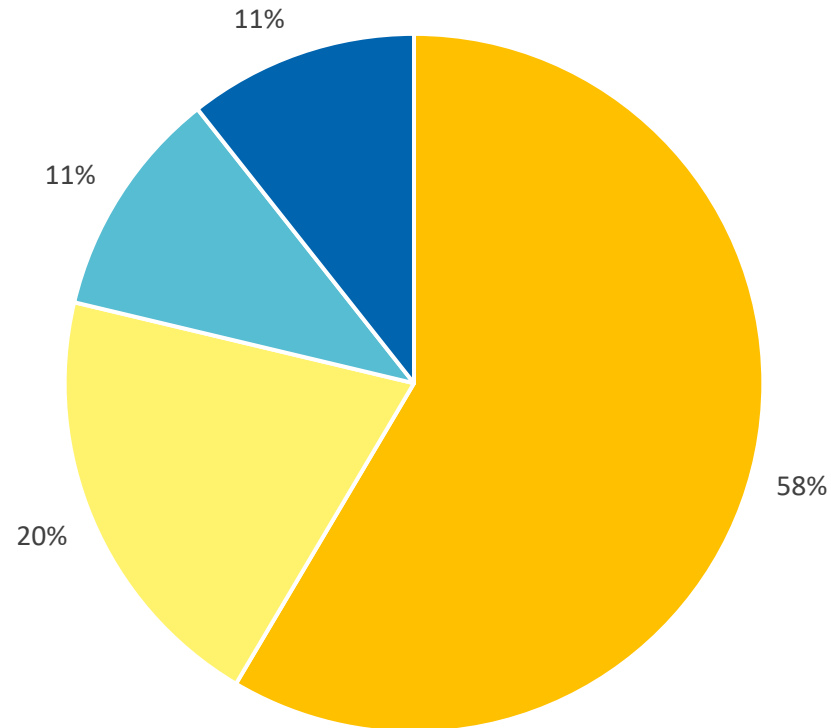
4. Stadtverträglichkeit



Maßnahme – Effizientes Parkraummanagement:

Darin enthalten sind Maßnahmen zur Reduzierung und Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Raum einschließlich der Erweiterung der Angebote für den ruhenden Radverkehr.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität

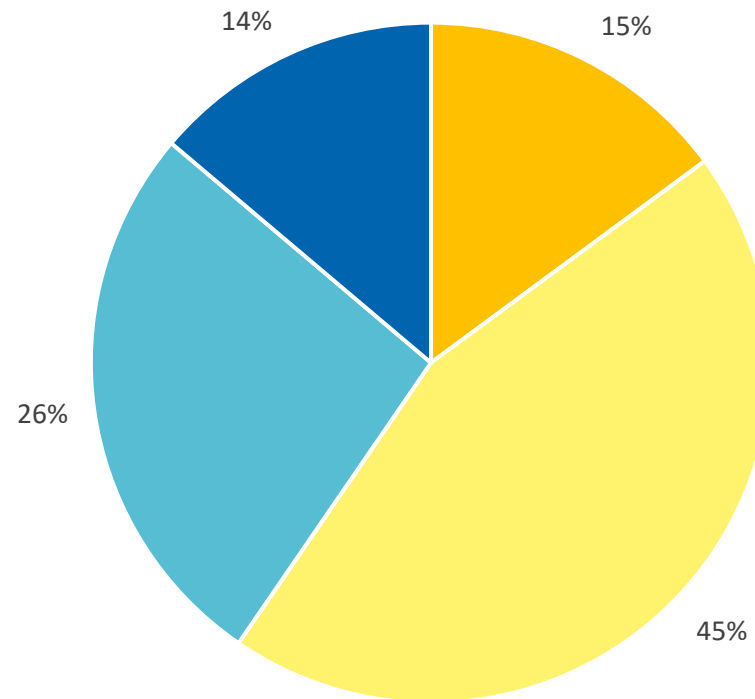




Maßnahme – Öffentlichkeitsarbeit und Marketing:

Informationen und Bewusstseinsbildung zu unterschiedlichen Fragen der Mobilität sind ein wichtiger Baustein für das Gelingen der Mobilitätswende.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität

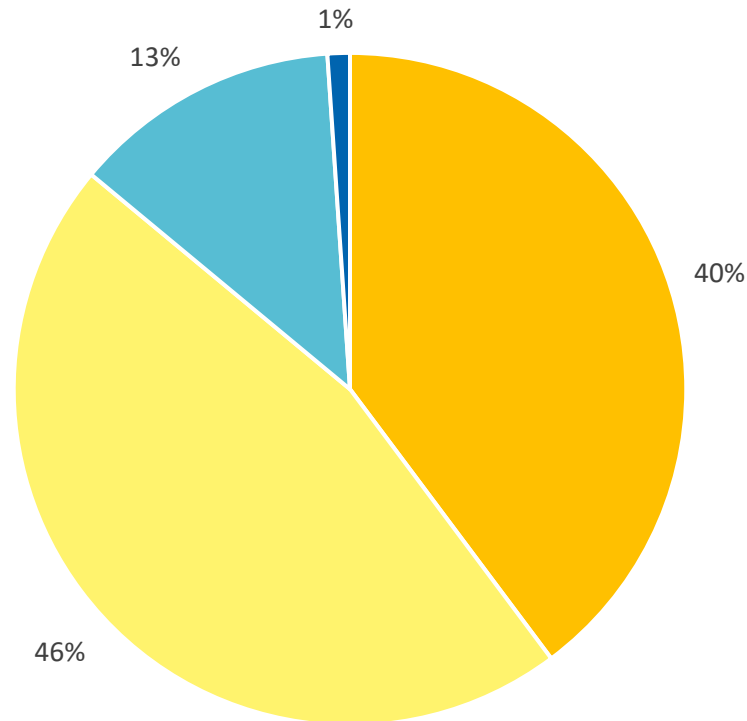




Maßnahme – Organisation der Liefer- und Wirtschaftsverkehre:

Diese Maßnahme umfasst die bessere Organisation und verträgliche Abwicklung von überregionalen und städtischen Güter- und Lieferverkehren bis hin zur letzten Meile in der innerstädtischen Feinverteilung

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität





Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

Übergreifend/Allgemein

Stärkere Öffentlichkeitsarbeit

Konsequente Umsetzung der Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur

Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbunds

Überschattete Fußwege

Große Veränderungen sofort einleiten

Bevorzugung des Umweltverbunds (inkl. Sharing-Angebote)

Geschwindigkeitsreduktion durch rechtliche und bauliche Maßnahmen

Maßnahmen Realität werden lassen



Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

Kfz-Verkehr

Reduktion des Verkehrsraums für MIV

Kein Parken im öffentlichen Raum

Erhöhung der Parkgebühren

Wirtschaftsverkehr

Nachhaltige, verträgliche Wirtschafts- und Lieferverkehre erreichen

Aufbau von emissionsfreien Logistikhubs

Positivbeispiele

Orientierung am Beispiel Bern hinsichtlich autofreier Quartiere

Berücksichtigung der Ideen von <https://www.strassen-befreien.de/>



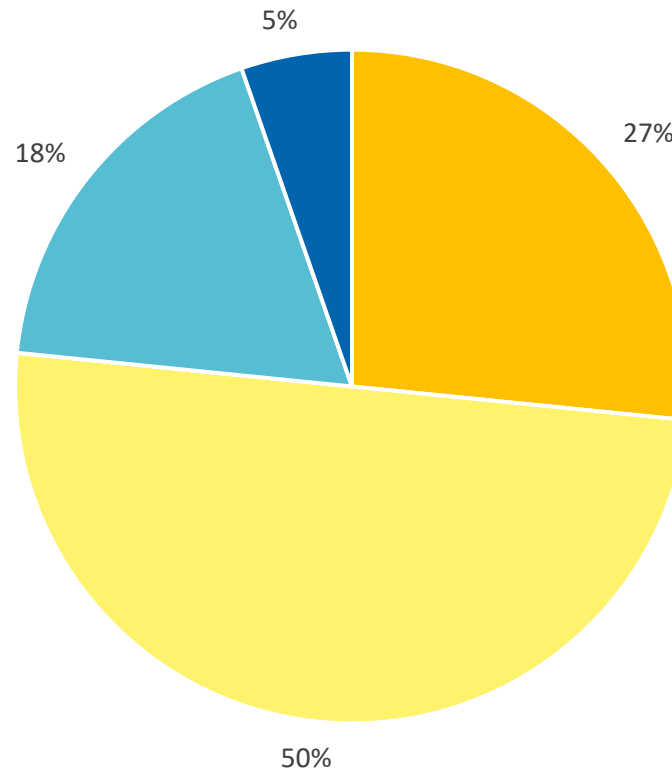
5. Regulierung & Steuerung



Maßnahme – Alternative Antriebe:

Die Schaffung von gut zugänglicher Ladeinfrastruktur sowie die Umstellung der städtischen Busflotte auf Elektroantrieb sind in dieser Maßnahme enthalten.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität

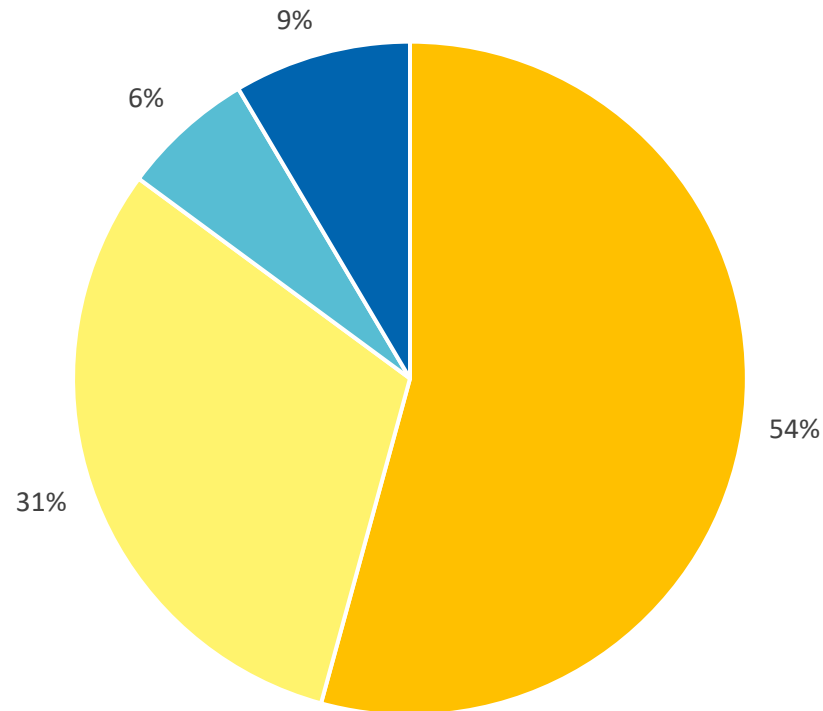




Maßnahme – Verkehrsmanagement und Verkehrssteuerung:

Diese Maßnahme beinhaltet die Optimierung von Ampelsteuerungen für den Fuß und Radverkehr sowie die Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr.

■ Höchste Priorität ■ Hohe Priorität ■ Niedrige Priorität ■ Gar keine Priorität



Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

Übergreifend/Allgemein

Stadtübergreifend Tempo 30

Stärkung der Verkehrssicherheit

Umsetzung aller Maßnahmen

Maßnahmen mangelt es an Konkretheit und Entschiedenheit

Bevorrechtigung des Umweltverbunds in Verkehrsmanagement und -steuerung

Getrennte Signalisierung von Rad- und Fußverkehr

Kfz-Verkehr

Pull- und insbesondere Push-Maßnahmen zur Kfz-Reduktion:

- Höhere Kosten für den MIV
- Einfahrverbote für den MIV
- Reduktion der MIV-Parkplätze



Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

E-Mobilität/Lade- und Parkinfrastruktur

Keine MIV-Ladeinfrastruktur auf Kosten des öffentlichen Raums

Unterstützung privater Unternehmen/Betreiber bei Umstellung auf

Trennung von "Schaffung gut zugänglicher Ladeinfrastruktur" und "Elektrifizierung der städtischen Busflotte"

P+R-Parkplätze/Parkhäuser mit Solar-Überdachung/Photovoltaik-An

E-Mobilität im MIV ist keine Lösung für klimafreundliche Mobilität

Neubau von Parkmöglichkeiten nur mit E-Ladeinfrastruktur

Unterstützung von netzverträglichem Laden über Nacht

Unterstützung bei der Einrichtung gemeinsamer Ladesäulen für Mehrfamilienhäuser

Vollständige Elektrifizierung des Bahnverkehrs

V. Wunsch-Schlagzeile für 2032

Gefördert durch:



Wunsch-Schlagzeilen für 2032

Übergreifend/Allgemein

Stuttgart meistert die Verkehrswende/Umsetzung des Klimamobilitätsplans

Stuttgart, eine Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Stuttgart als Vorreiter/Vorbild beim Klimaschutz (im Verkehr)

Stuttgart ist klimaneutral

Stuttgart bietet eine sichere Mobilität (insbesondere für Rad- und Fußverkehr)

Bürger:innen sind zufrieden mit den Entwicklungen hinsichtlich der Mobilität in Stuttgart

Stuttgarter Klimamobilitätsplan gescheitert

Stuttgart erreicht/übertrifft die Co2-Minderungsziele

Stuttgart, eine Stadt mit hoher Luftqualität



Wunsch-Schlagzeilen für 2032

Übergreifend/Allgemein

Der Mut der Stuttgarter Verwaltung zahlt sich aus

Stuttgart bietet eine unkomplizierte Mobilität

Einpendeln aus dem Stuttgarter Umland ist weiterhin möglich

In Stuttgart herrscht Wahlfreiheit zwischen Verkehrsmitteln ohne Einschränkungen

Stuttgart meistert den Strukturwandel im Zuge der Mobilitätswende

Stuttgart bietet sozialverträgliche Mobilität und Teilhabe für alle



Wunsch-Schlagzeilen für 2032

Umweltverbund

Fahrgastzahlen bestätigen: Stuttgart hat erfolgreich den ÖPNV ausgebaut und verbessert

Stuttgarts Radwege sind einwandfrei

Der Kopfbahnhof funktioniert optimal

Stuttgart übertrifft das Ziel zur Steigerung des Radverkehrs

Stuttgart, eine Stadt für Fußgänger:innen



Wunsch-Schlagzeilen für 2032

Kfz-Verkehr

Stuttgart ist autofrei

Stuttgarts Kfz-Verkehr wurde erfolgreich/deutlich reduziert

Stuttgarts Kfz-Bestand wurde erfolgreich/deutlich reduziert

Stuttgart beginnt den Bau des Nordoststrings

Stuttgart entlastet erfolgreich den Innenstadtverkehr

Stuttgart entschleunigt Kfz-Verkehr

VI. Zusammenfassung und Interpretation der Ergebnisse

Gefördert durch:





1. Verkehrliche Ziele des Klimamobilitätsplans



Bewertung der verkehrlichen Ziele

- Der Großteil der Teilnehmenden empfindet die Ziele insgesamt als richtig, aber nicht nachhaltig bzw. ambitioniert genug:
 - 82 % wünschen sich eine Verschärfung der Verkehrsvermeidung.
 - 74 % wünschen sich eine deutlichere Verkehrsverlagerung.
 - 79 % wünschen sich eine stärkere klimaneutrale Verkehrsabwicklung.

- 91 % halten die Sicherstellung einer effizienten, stadtverträglichen und ressourcenschonenden Erreichbarkeit für wichtig bis sehr wichtig.
- 93 % finden einen (finanzierbaren) Zugang zu den Verkehrssystemen für alle gesellschaftlichen Gruppen wichtig bis sehr wichtig.
- 93 % finden die Ausgestaltung der Infrastruktur und ein respektvolles Miteinander wichtig bis sehr wichtig.
- 91 % finden, dass sich öffentlicher Raum durch eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnet.



2. Maßnahmen des Klimamobilitätsplans



Maßnahmenfeld Infrastruktur

- Maßnahmen für Ausbau und Entwicklung des ÖPNV bewerten die Teilnehmenden als wichtig. So erhält die Einzelmaßnahme Ausbau Bahnnetz mit 92% hohe bis höchste Priorität die größte Zustimmung.
- Der Ausbau Fuß- und Radwegenetz hat den zweithöchsten Wert: 91% hohe bis höchste Priorität. Die Einzelmaßnahme Herstellung von Verknüpfungspunkten hat einen vergleichsweise hohe Stimmzahl für niedrige Priorität mit 24%.
- Die Neuaufteilung der Verkehrsflächen sehen 90% als hohe bis höchste Priorität.



Maßnahmenfeld Infrastruktur

- Die Grundstimmung unter den Teilnehmenden der Online-Beteiligung lässt auf eine weitgehende Unterstützung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans schließen.
- Die Teilnehmenden wünschen sich:
 - eine Raummverteilung zugunsten des öffentlichen Raums und des Umweltverbunds,
 - den Ausbau und die Verbesserung der jeweiligen Verkehrsträger des Umweltverbunds,
 - eine systematische und konsequente Umsetzung (inkl. Monitoring) der Maßnahmen,
 - die Berücksichtigung sozialer Aspekte.



Maßnahmenfeld Mobilitätsangebote

- Am wichtigsten ist den Teilnehmenden die Einzelmaßnahme Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel: 95% stimmten für hohe bzw. höchste Priorität. Bei den Einzelmaßnahmen Sharing-Angebot sowie Mobilitätsmanagement und neue Mobilitätsangebote ist die Zahl der Niedrige-Priorität-Stimmen verhältnismäßig hoch: 18% bzw. 30%.
- Die Grundstimmung unter den Teilnehmenden der Online-Beteiligung lässt auf eine weitgehende Unterstützung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans schließen.
- Die Teilnehmenden wünschen sich:
 - ein abgestimmtes Vorgehen mit dem Stuttgarter Umland (inkl. Pendelverkehr),
 - ausreichende und sinnvoll verknüpfte Auto-Alternativen,
 - Rücksicht und ein respektvolles Miteinander,
 - den Ausbau und die Verbesserung der Qualität des ÖPNV,
 - eine angemessene Radinfrastruktur (inkl. Abstellplätze),
 - eine Entlastung des Kfz-Verkehrs.



Maßnahmenfeld Stadtentwicklung

- Die Mehrheit der Teilnehmenden bewertet die Einzelmaßnahmen im Maßnahmenfeld mit hoher bis höchster Priorität. Die Förderung der Nahmobilität wird dabei besonders wichtig wahrgenommen: 86% der Stimmen für hohe bis höchste Priorität.
- Die Grundstimmung unter den Teilnehmenden der Online-Beteiligung lässt auf eine weitgehende Unterstützung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans schließen.
- Die Teilnehmenden wünschen sich:
 - gemischte Quartiere und eine gesicherte Nahversorgung,
 - die Nutzung verschiedener Hebel, wie z. B. Bebauungspläne oder die Entwicklung nachhaltiger Förderkonzepte,
 - erweiterte Ortsbus-Angebote.
- Sie äußern jedoch auch Bedenken hinsichtlich der bestehenden Auto-Pfadabhängigkeiten und der langen Zeit, die eine schrittweise Umgestaltung der Stadt benötigt.



Maßnahmenfeld Stadtverträglichkeit

- Die Einzelmaßnahmen zur Stadtverträglichkeit haben aus Sicht der Mehrheit der Teilnehmenden eine hohe bis höchste Priorität.
- Die Grundstimmung unter den Teilnehmenden der Online-Beteiligung lässt auf eine weitgehende Unterstützung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans schließen.
- Die Teilnehmenden wünschen sich:
 - eine konsequente und schnelle Umsetzung der Maßnahmen,
 - eine stärkere Öffentlichkeitsarbeit,
 - eine Bevorzugung des Umweltverbunds,
 - eine Reduktion des Verkehrs- und Parkraums für den MIV,
 - nachhaltige, verträgliche Wirtschaftsverkehre,
 - die Berücksichtigung von Best-Practice-Lösungen aus anderen Städten etc..



Maßnahmenfeld Regulierung & Steuerung

- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Umwandlung der Busflotte in E-Autos wird z.T. nicht so dringlich empfunden, wie eine Optimierung von Ampelsteuerungen für den Fuß und Radverkehr sowie die Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr.
- Die Grundstimmung unter den Teilnehmenden der Online-Beteiligung lässt auf eine weitgehende Unterstützung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans schließen.
- Die Teilnehmenden wünschen sich:
 - stadtübergreifend Tempo 30 kmh,
 - eine Stärkung der Verkehrssicherheit,
 - eine Bevorrechtigung des Umweltverbands in Verkehrsmanagement und -steuerung,
 - Push- und Pull-Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs,
 - eine umfassende, wohldurchdachte Schaffung von E-Ladeinfrastruktur.
- Sie machen jedoch auch auf gewisse Risikofaktoren hinsichtlich der E-Mobilität aufmerksam und beleuchten diese kritisch.



Wunsch-Schlagzeile für 2032

- Die Grundstimmung zur Wunsch-Schlagzeile für das Jahr 2032 zeigt eindeutig in Richtung einer umfassenden, nachhaltigen Verkehrs- bzw. Mobilitätswende.

- Die Teilnehmenden wünschen sich:
 - eine erfolgreiche Umsetzung des Klimamobilitätsplans,
 - eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum,
 - ein hochwertiges und flächendeckendes Angebot aller Verkehrsmittel des Umweltverbunds,
 - die Berücksichtigung von sozialen Aspekten (Sozialverträglichkeit, Strukturwandel, ...)
 - sowohl eine Reduktion als auch eine Entlastung des Kfz-Verkehrs.