

Klimamobilitätsplan Stuttgart

KLIMAMOBILITÄTSPLAN der Landeshauptstadt Stuttgart

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist eine der Kommunen, die modellhaft und mit Förderung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg einen Klimamobilitätsplan aufgestellt hat. Ziel der Klimamobilitätspläne ist die Entwicklung eines strategischen Maßnahmenkonzepts, welches zu einer Minderung der Treibhausgasemissionen (THG) von mindestens 40% bis zum Jahr 2030 verglichen mit 2010 führt. Wenn die CO₂-Reduktion mittels Verkehrsmodellierung belegt ist, kann eine erhöhte Landesförderung bei Infrastrukturvorhaben in der Mobilität gewährt werden.

Zusammen mit der SSB AG und unterstützt von den Firmen PTV Group (Methodik und Modellierung) und ifok GmbH (Bürgerbeteiligung) hat die Stadtverwaltung den Klimamobilitätsplan erstellt. In fünf Maßnahmenfeldern werden insgesamt 71 Maßnahmen beschrieben.

Der Klimamobilitätsplan der Landeshauptstadt führt zu einer Reduktion der THG-Emissionen um 46 Prozent bis 2030 und leistet damit einen wichtigen Beitrag, das vom Gemeinderat gesetzte Ziel einer Klimaneutralität im Jahr 2035 zu erreichen.

Klimamobilitätsplan Stuttgart

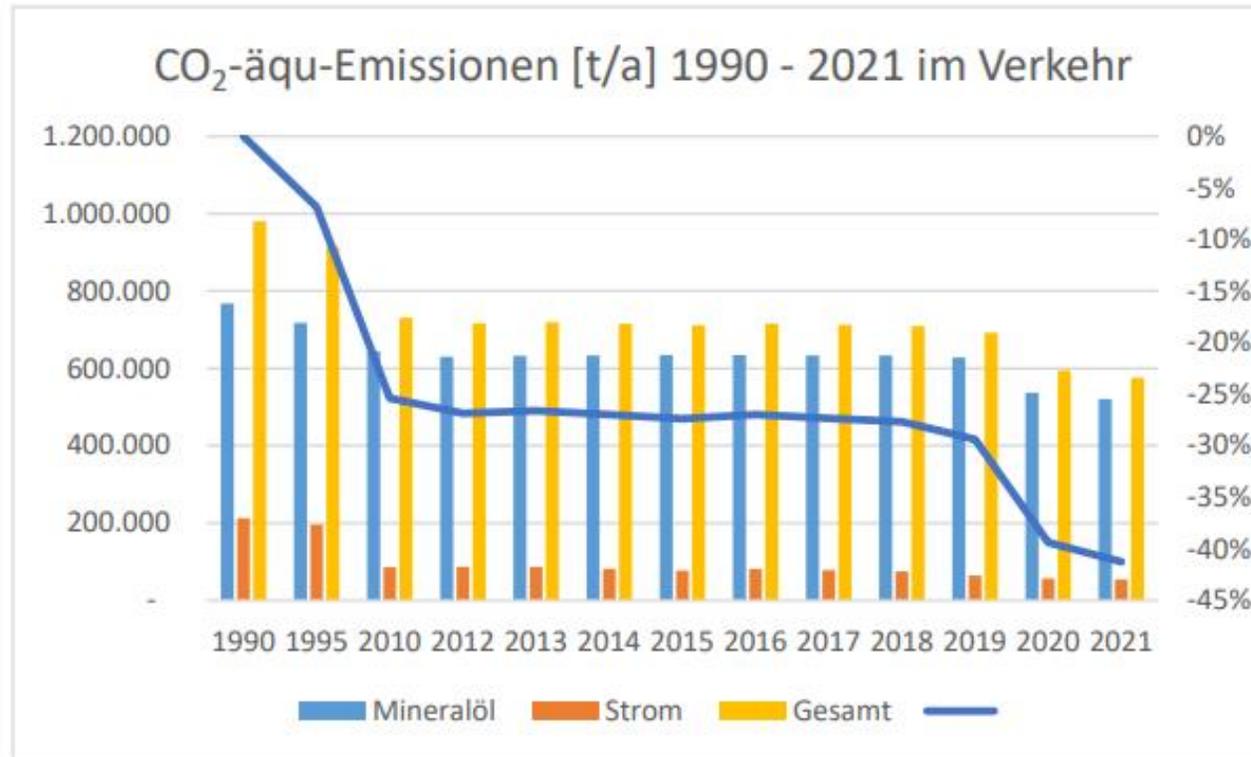


Abbildung 2: THG-Emissionen im Verkehr 1990 – 2021. Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz

In Stuttgart hat eine ähnliche Entwicklung stattgefunden. Die CO₂-Emissionen im Sektor Verkehr haben von 1990 bis 2021 um 41 Prozent abgenommen. Im Sektor Verkehr, der ca. 14 % der Gesamtemissionen ausmacht, werden in Stuttgart Treibhausgase in Höhe von 0,57 Millionen Tonnen CO₂äq. emittiert (2021)

Die 71 Einzelmaßnahmen werden in 17 Maßnahmenbündeln zusammengefasst. Zu jedem Maßnahmenbündel wurde ein Steckbrief erstellt, in dem das Ziel und der Inhalt erläutert werden. Die in den Steckbriefen enthaltenen Maßnahmen wurden von 1 bis 71 durchnummeriert.

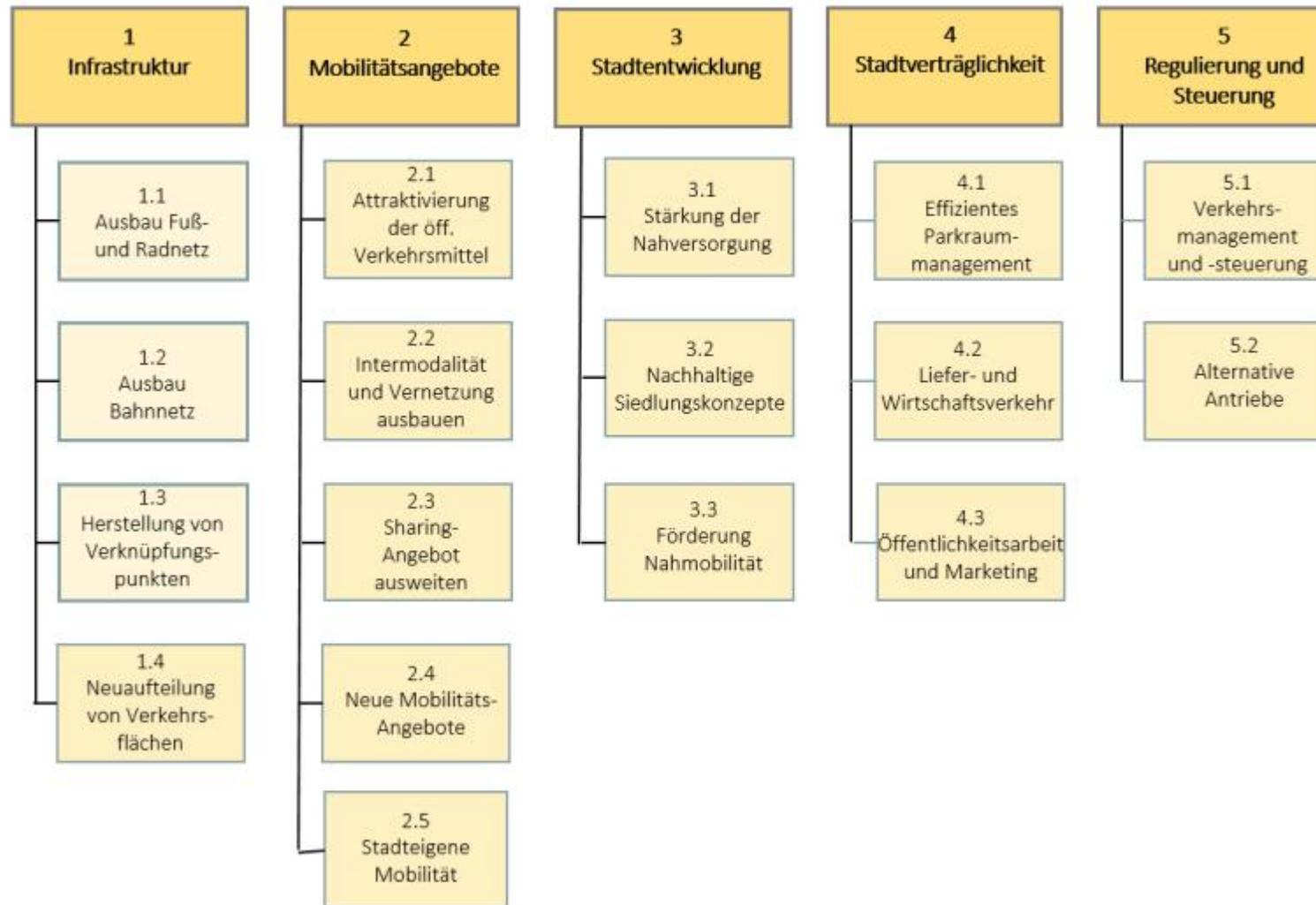


Abbildung 4: Klimamobilitätsplan Stuttgart: Maßnahmenfelder und Maßnahmenbündel

Klimamobilitätsplan Stuttgart

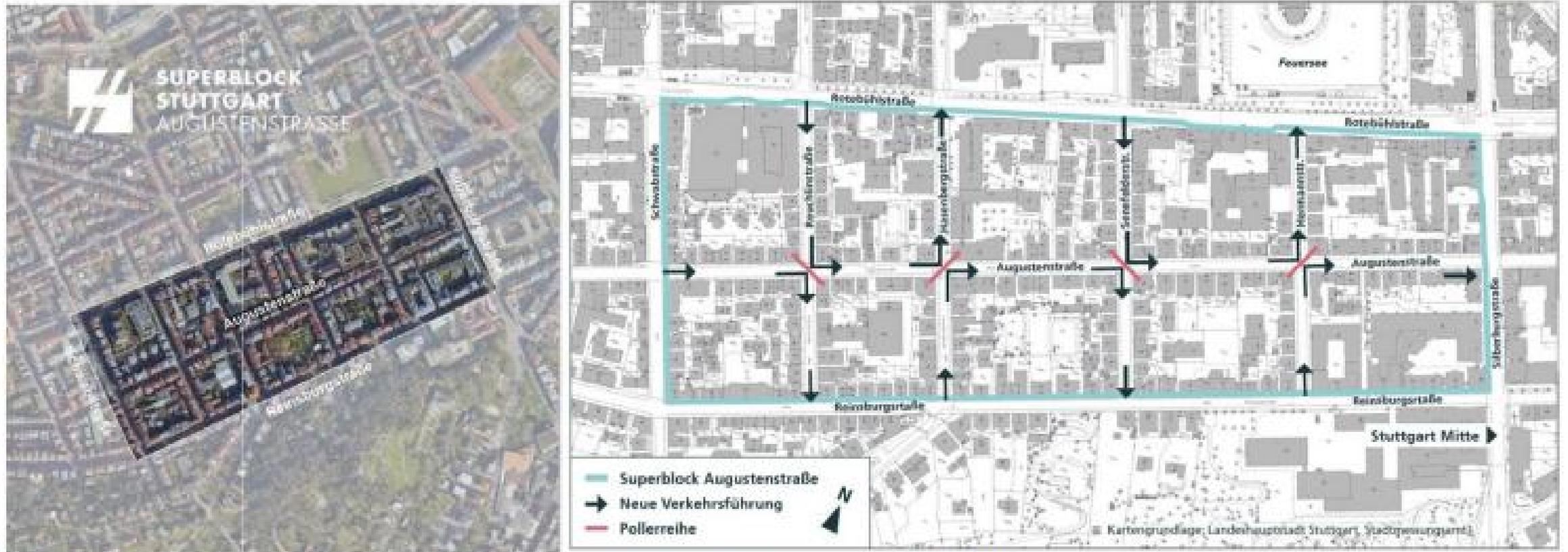
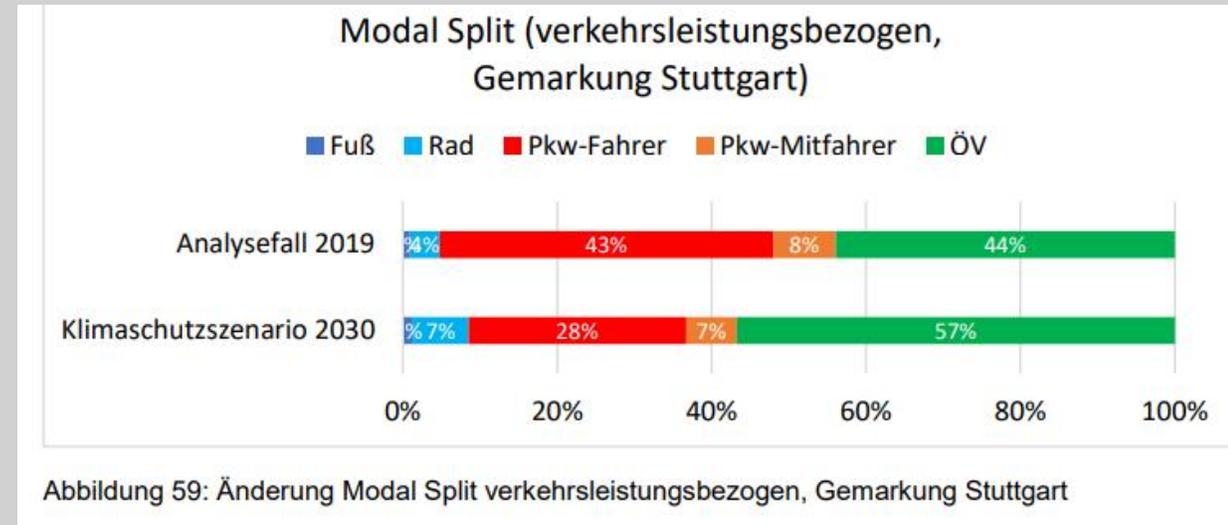
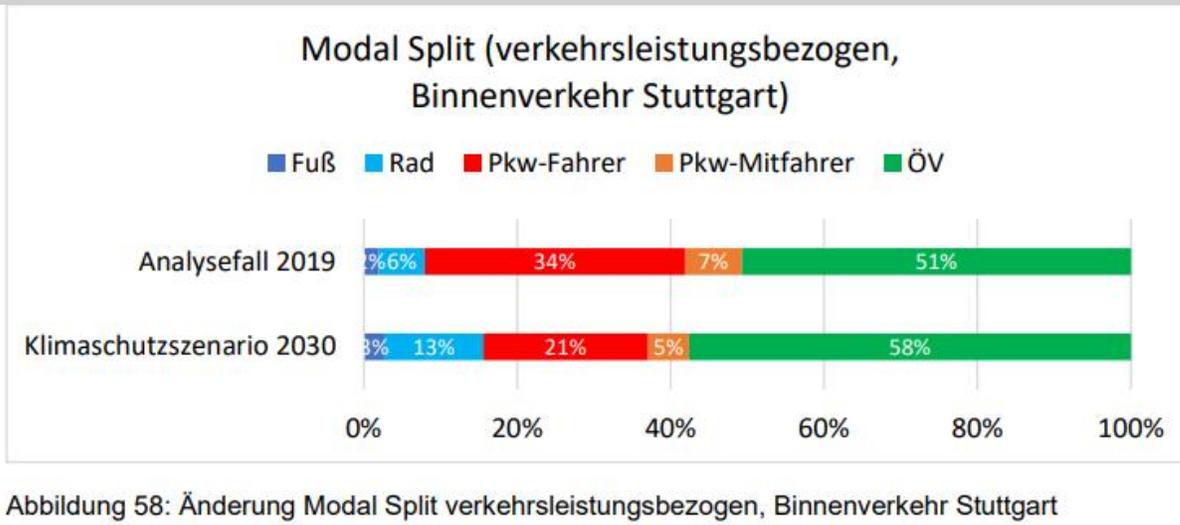
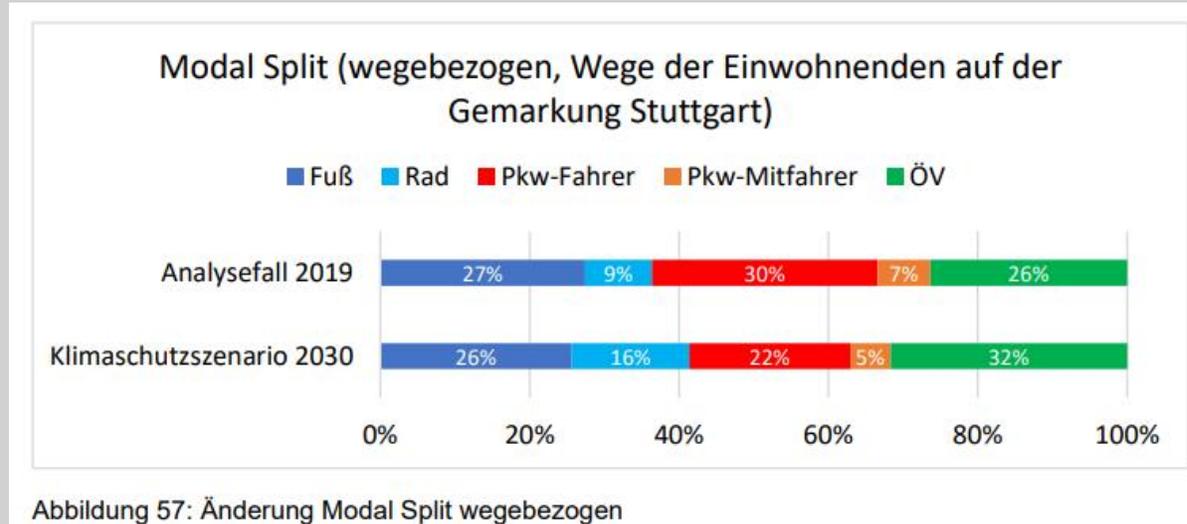


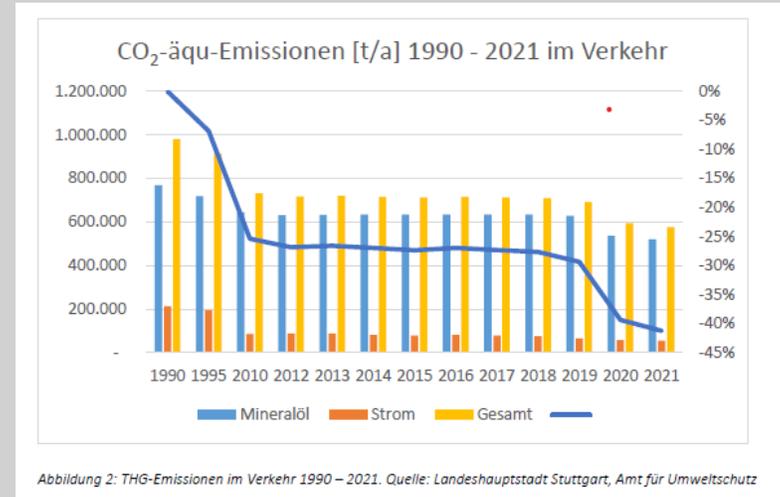
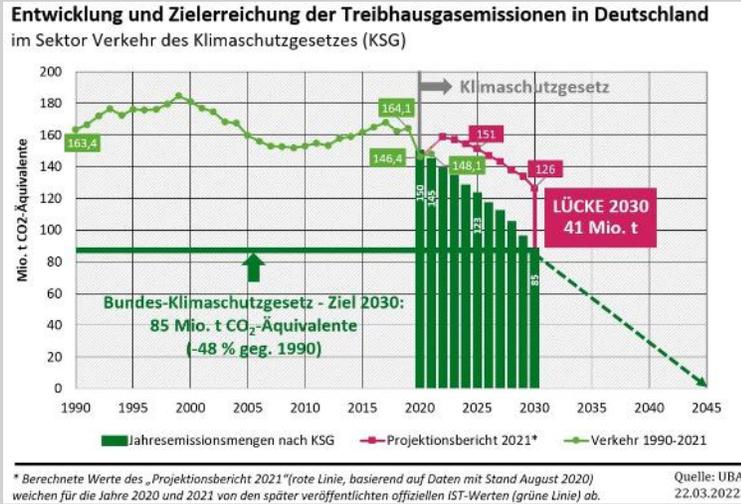
Abbildung 34: Flyer Superblock Augustenstraße / Copyright: LHS/Stadtmessungsamt/AfSW / Karau

Klimamobilitätsplan Stuttgart



Klimamobilitätsplan Stuttgart

Kritik:



Entwicklung Bund

- Ziel: Minus 40 % bis 2030 – Klimaneutralität bis 2035: Zwischenziel – 80 % bis 2030
- Ansatz:
 - 8 % Verkehrsverlagerung bzw. 15 % weniger Verkehrsleistung
 - 15 % elektrisch betriebene Fahrzeuge
 - 4 % Emissionsminderung bei Verbrenner
 = 27 % weniger CO₂ - nicht 46 % wie behauptet

Entwicklung Stuttgart ???

Klimamobilitätsplan Stuttgart

Kritik

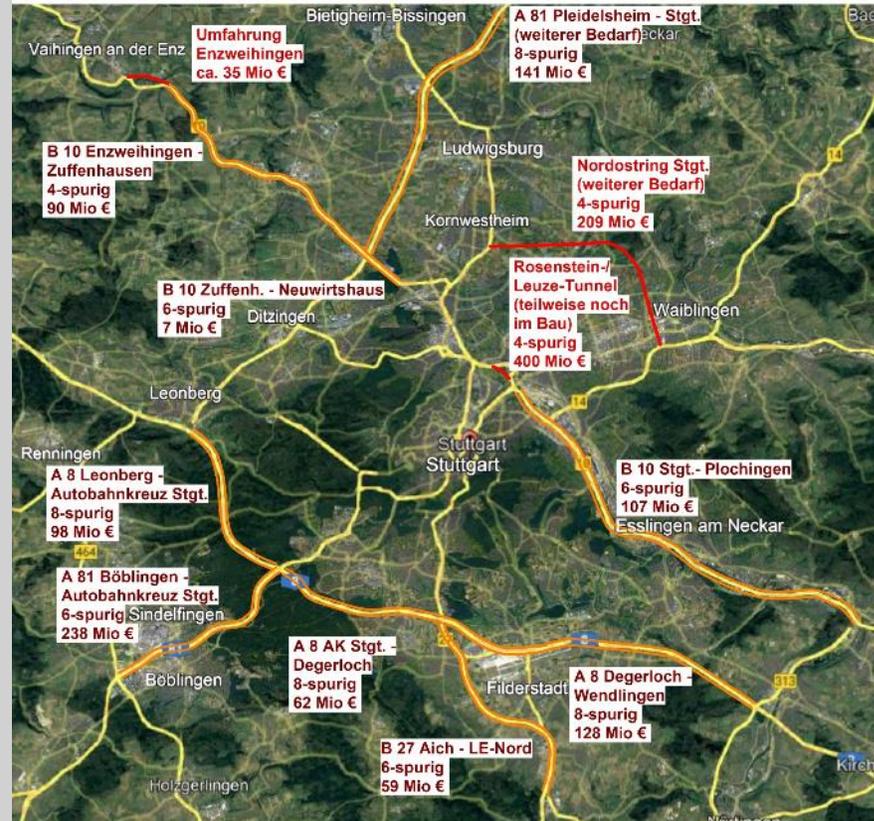
- Verkehrsanteil an CO₂-Emissionen wird mit 14 % angegeben, bundesweit ca. 20 %
Nicht enthalten: Flugverkehr, Schiffsverkehr, Durchgangsverkehr (Autobahn), Ziel- und Quellverkehr (teilweise), Produktion von Fahrzeugen
- Elektromobilität = klimaneutral: 50 % des Stroms regenerativ
- 2030: 15 % Elektromobile erreichbar? Kein Instrument zur Zielerreichung

Einzelmaßnahmen:

- Straßenausbau, Ausbau der Bundesstraßen und Autobahnen
- Viele Maßnahmen ohne konkreten Umsetzungsplan
- Klimawirkung nicht überprüfbar
- Klimabilanz von Baumaßnahmen (Stadtbahnbetriebshof, Umgestaltung von Plätzen)
- Klimabilanz P+R und Quartiersgaragen
- Lebenswerte Innenstadt: verschoben bis 2035
- Parkraummanagement: nur wenige Stadtteile
- Förderprogramm Nahversorgung: wenig effektiv
- LSA-Steuerung: „Verstetigung des Verkehrsflusses“

Klimamobilitätsplan Stuttgart

Die wahn- und unsinnigen Straßenplanungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 in und um Stuttgart herum



Gesamtkosten der dargestellten Maßnahmen: 1.574 Mio € (Kosten 2016)
Flächenverbrauch (geschätzt) 125 ha entspricht 175 Fußballfelder

Der VCD fordert:

- **keinen weiteren Bau von Fernstraßen, Einstellen der Planungen**
- **Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans nach ökologischen Kriterien**

Quelle: BVWP <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/VG/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf>
Autor: Christoph Link, VCD Stuttgart



Klimamobilitätsplan Stuttgart

Es fehlen:

Maßnahmen zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs

Reduzierung der Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten (Signalanlagen, Pfortnerampeln -40%)

Rückbau der B 14 und der B 27 (minus 50 % Fläche und Leistungsfähigkeit)

Reduzierung der Stellplätze um jährlich 5 % (Bürgerrat Klima)

Fazit:

Ziel ist zu kurz gegriffen,

die erforderliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs wird nicht angegangen und erreicht,

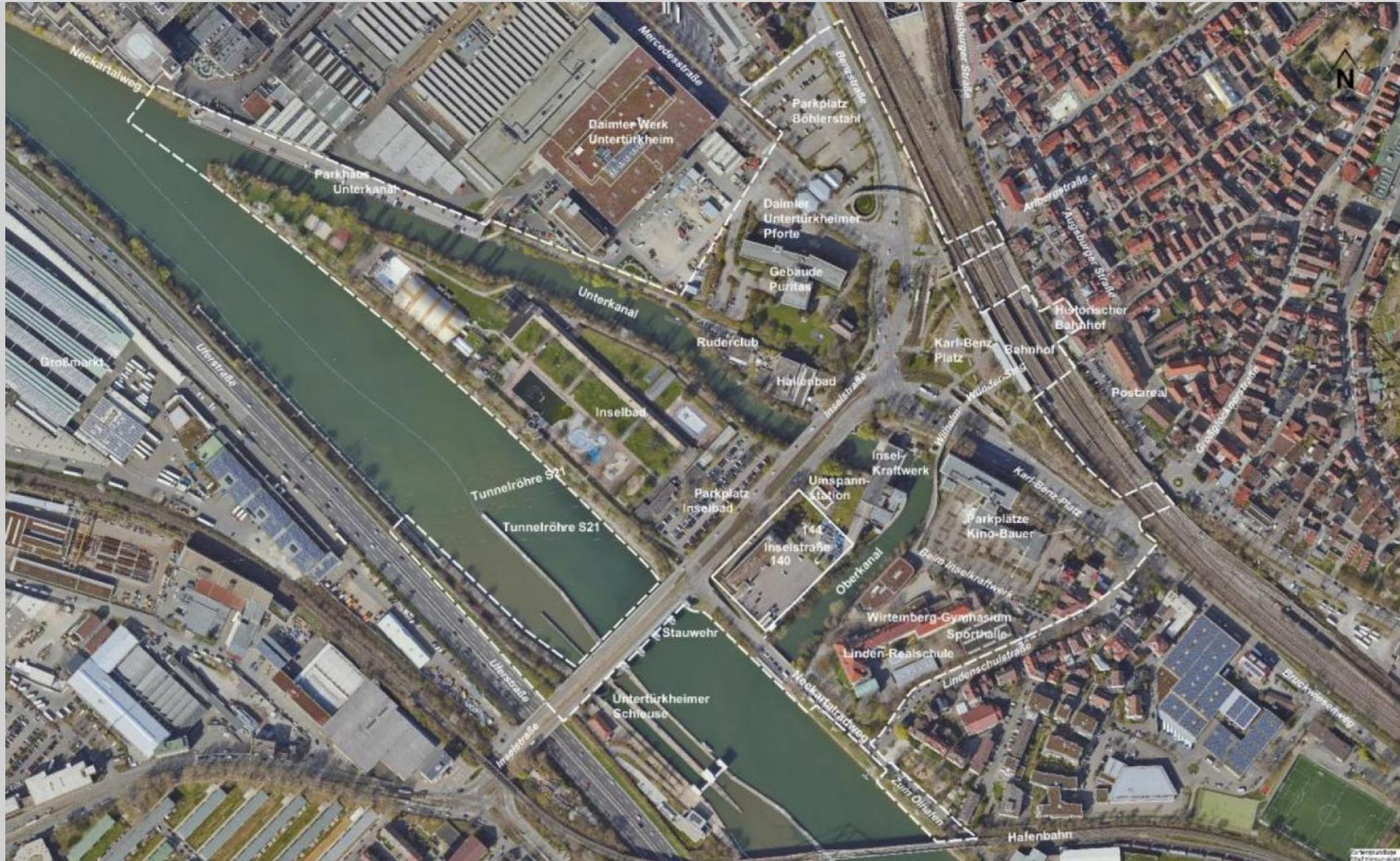
Straßenausbau wird nach wie vor weiterverfolgt.

Alle Maßnahmen unterliegen dem Finanzierungsvorbehalt des Gemeinderats.

Umsetzung ist auf Zielerreichung nicht nachprüfbar.

Erforderlich sind wirksame, überprüfbare Maßnahmen zur Zielerreichung Klimaneutralität 2035

IBA 2027 – Stadt am Fluss Vernetzung Untertürkheim



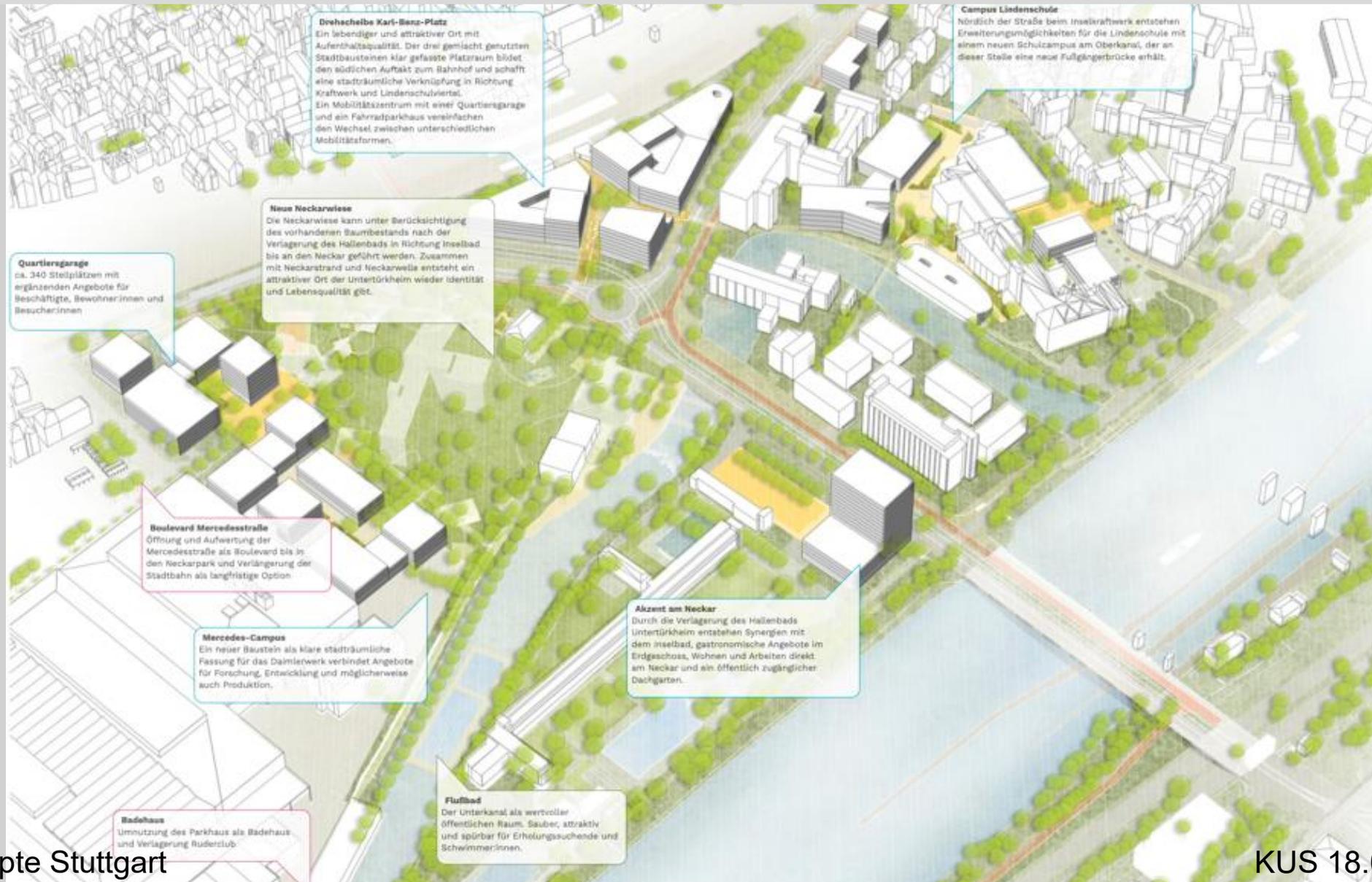
Wettbewerbsergebnis 1. Preis

Planungsgemeinschaft Labor für urbane Orte
und Prozesse mit Koeber Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung Link



Wettbewerbsergebnis 1. Preis

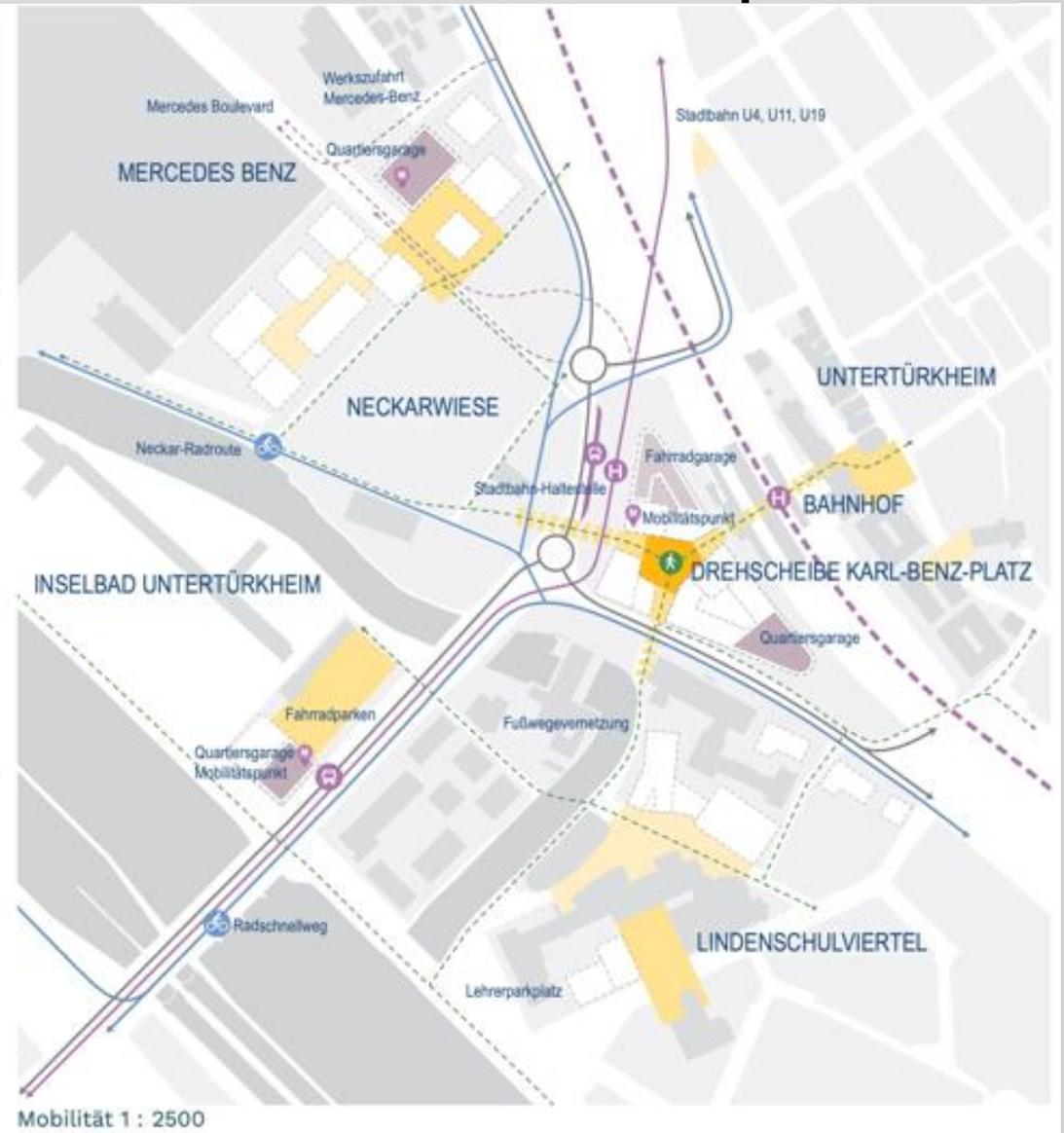
Planungsgemeinschaft Labor für urbane Orte
und Prozesse mit Koeber Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung Link



Freiraumplanung

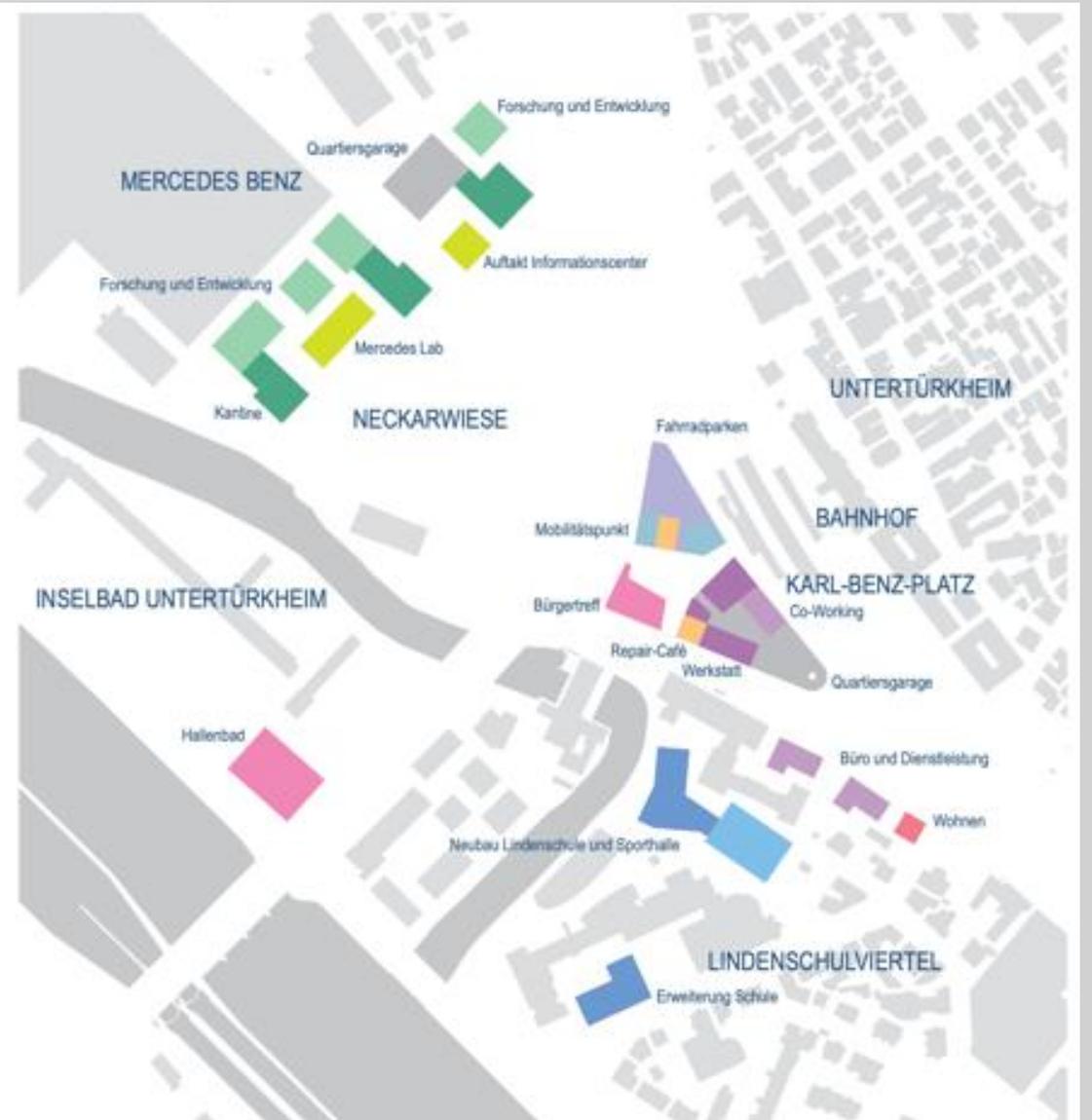
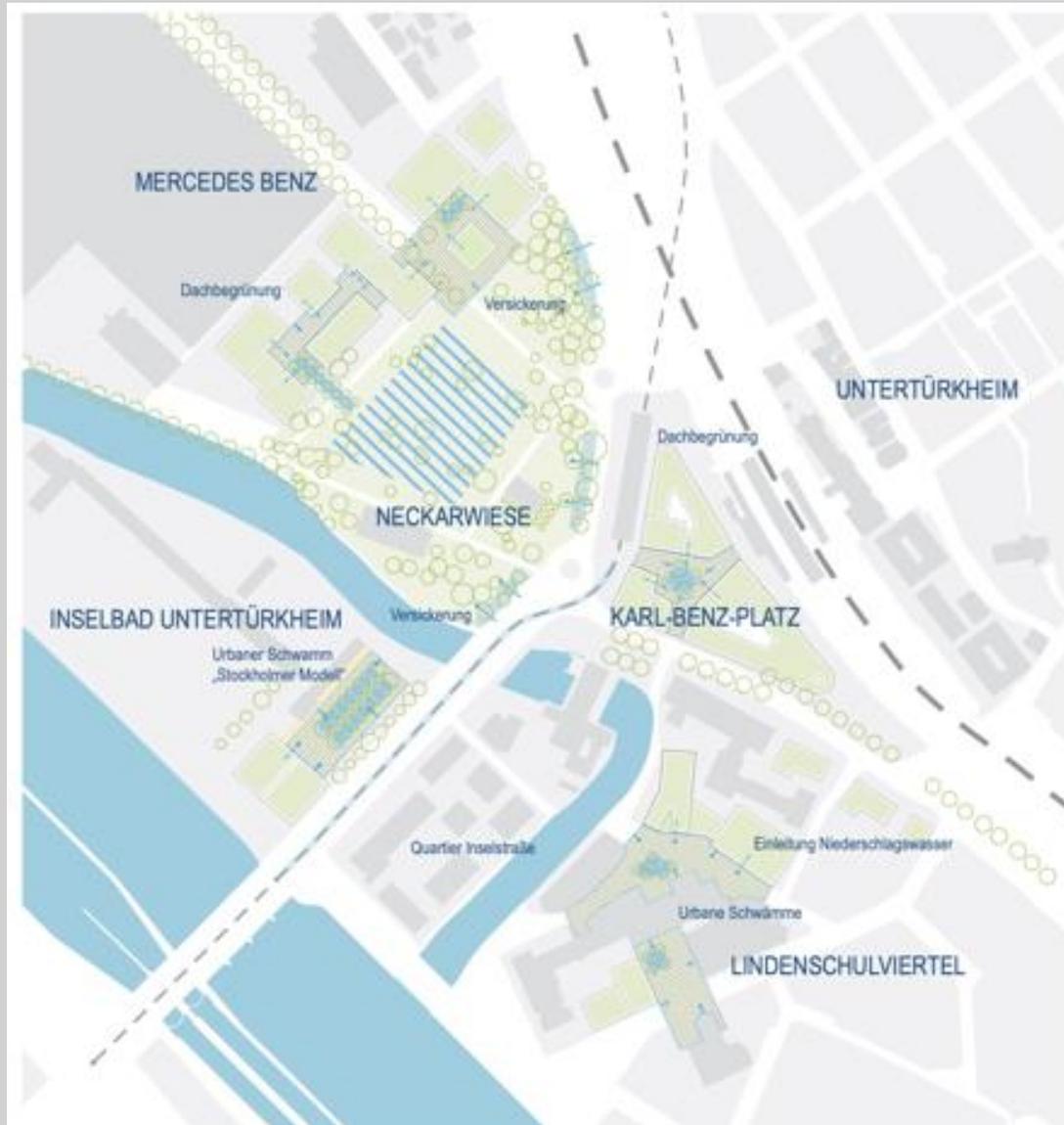


Verkehrskonzept



Blau-Grüne Infrastruktur

Nutzungsmischung



Mobilitätsdrehscheibe Karl-Benz-Platz



Wettbewerb B 14-Rückbau / Neuer Stadtraum B 14

1. Preis ASP / Koeber / Stete Planung 2020



Wettbewerb B 14-Rückbau / Neuer Stadtraum B 14

1. Preis ASP / Koeber / Stete Planung 2020



Wettbewerb B 14-Rückbau / Neuer Stadtraum B 14

1. Preis ASP / Koeber / Stete Planung 2020



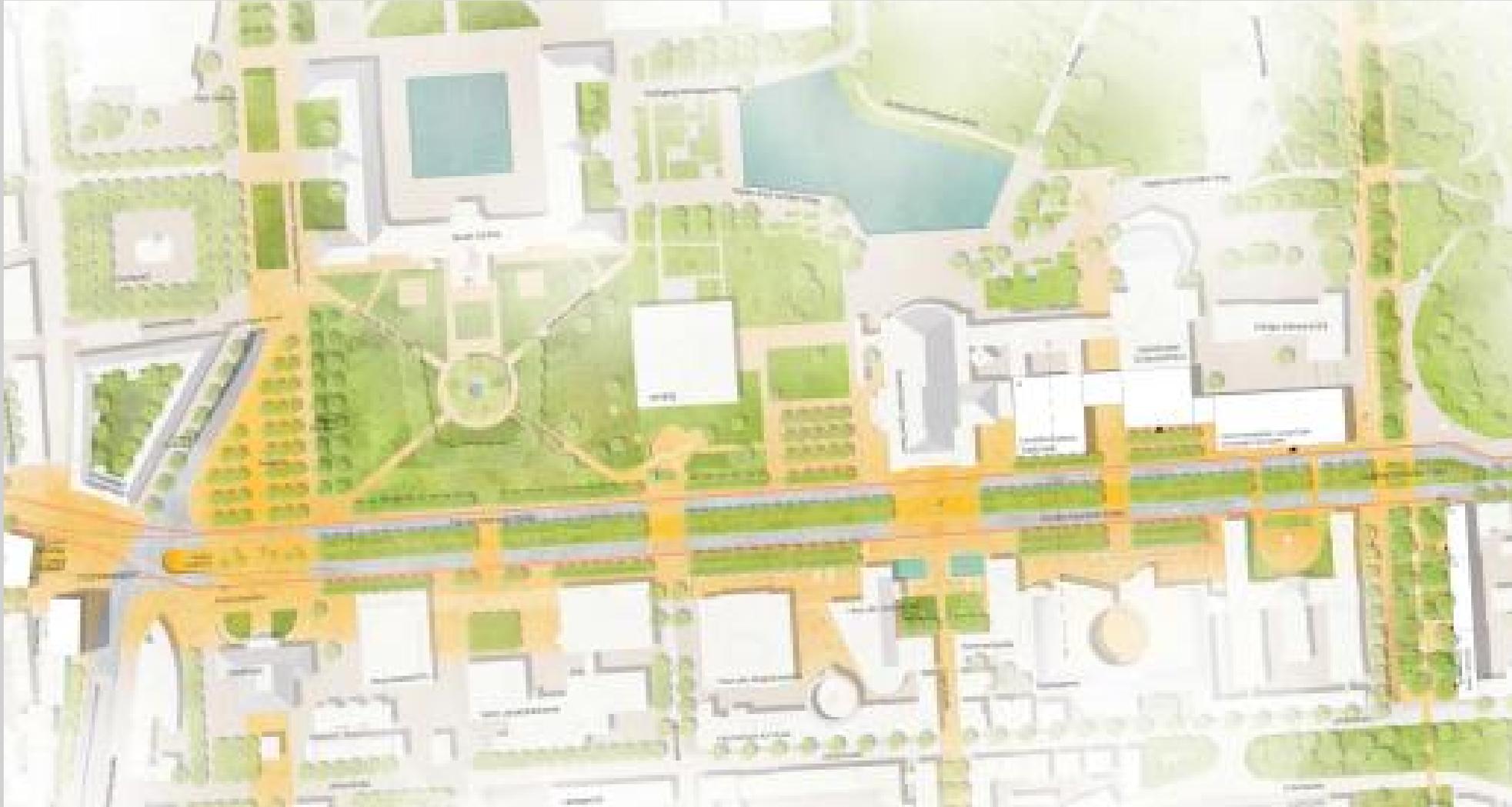
Wettbewerb B 14-Rückbau / Neuer Stadtraum B 14

1. Preis ASP / Koeber / Stete Planung 2020



Wettbewerb B 14-Rückbau / Neuer Stadtraum B 14

1. Preis ASP / Koeber / Stete Planung 2020



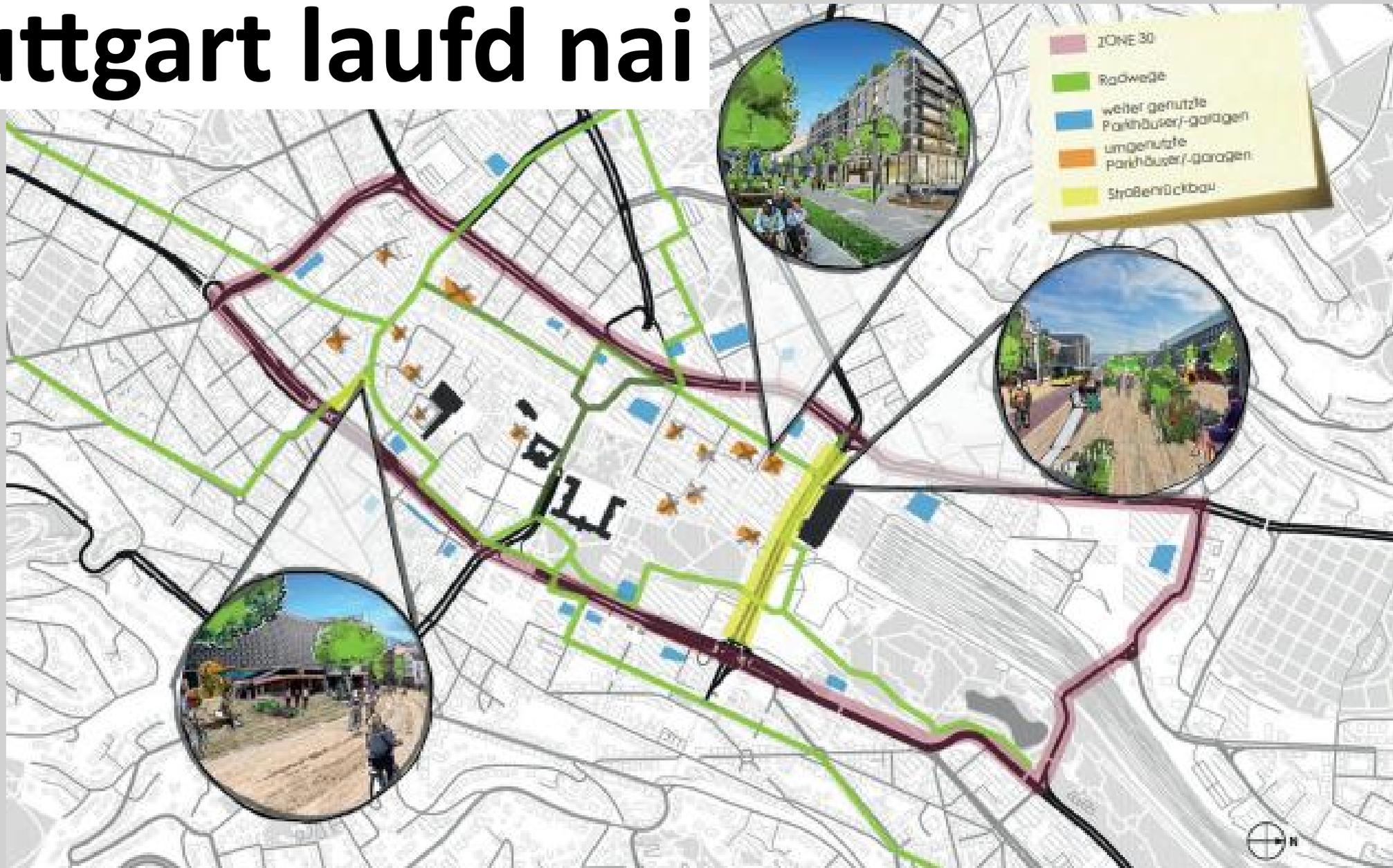
Wettbewerb B 14-Rückbau / Neuer Stadtraum B 14

1. Preis ASP / Koeber / Stete Planung 2020



Stuttgart lauft nai

2017



Lebenswerte Stadt für alle

Ein Konzept für die Stuttgarter Innenstadt

Juli 2021





Lebenswerte Stadt für alle

Ein Konzept für die Stuttgarter Innenstadt

Konzept Planersozietät

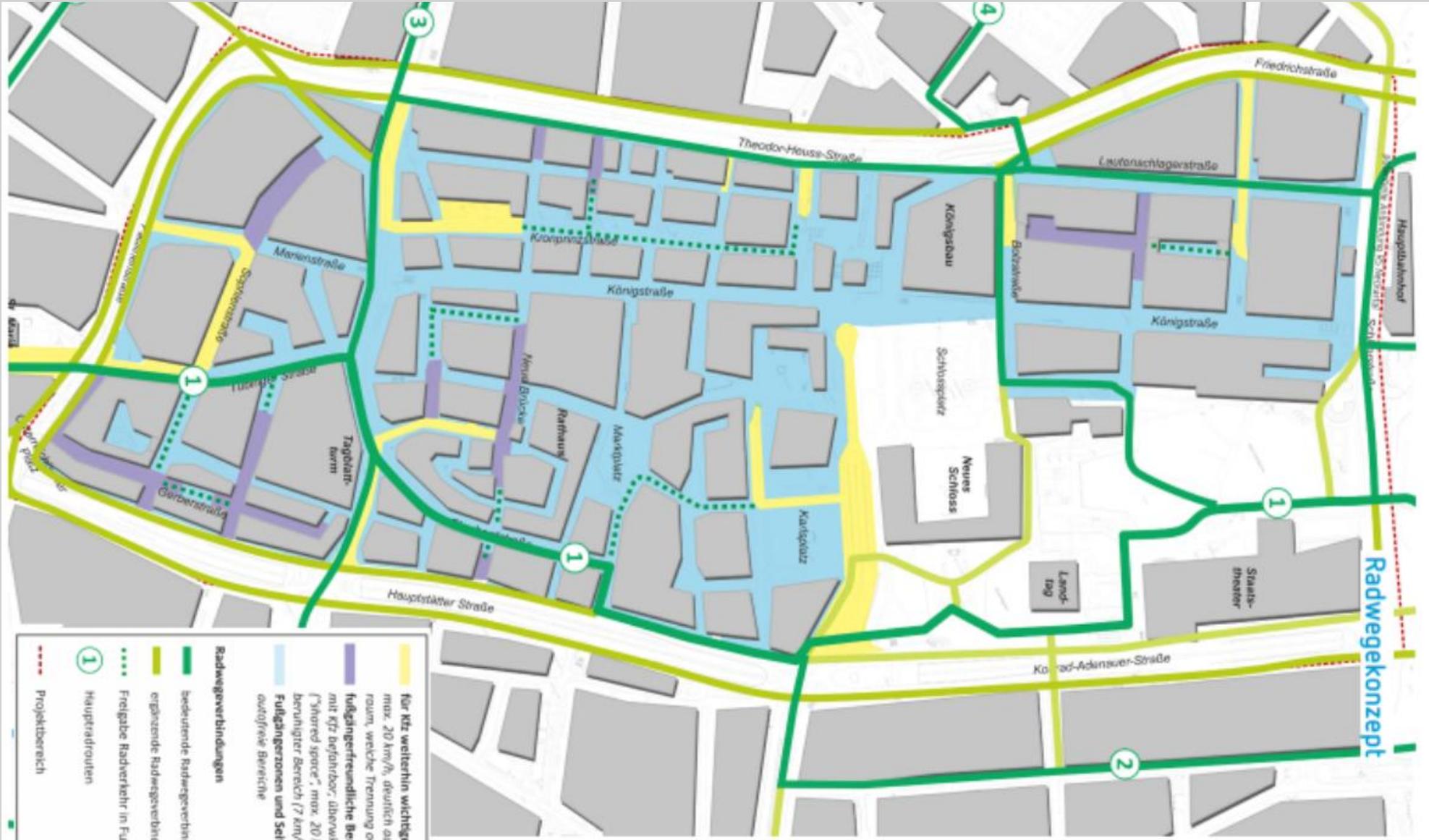
Bestand:	Konzept:	
Kfz-Erschließung (30 km/h)	für Kfz weiterhin wichtige Straßenräume max. 20 km/h, deutlich aufgewerteter Seitenraum, weiche Trennung oder Mischflächen	befahrbar mit Kfz
Kfz-Erschließung (20 km/h) teils Mischflächen	fußgängerfreundliche Bereiche mit Kfz befahrbar; überwiegend Mischfläche ("shared space", max. 20 km/h) oder verkehrsberuhigter Bereich (7 km/h)	nur eingeschränkt befahrbar z. B. Taxi/Bus oder zeitlich begrenzt
Fußgängerzonen & Seitenräume autofreie Bereiche	wichtige Fahrradachsen (Haupttradrouten) Ausweisung als Fahrradstraße oder priorisierte Radwegführung empfohlen	öffentl. Tiefgarage/Parkhaus
		Zufahrt Tiefgarage/Parkhaus
		Projektbereich

Zielkonzept

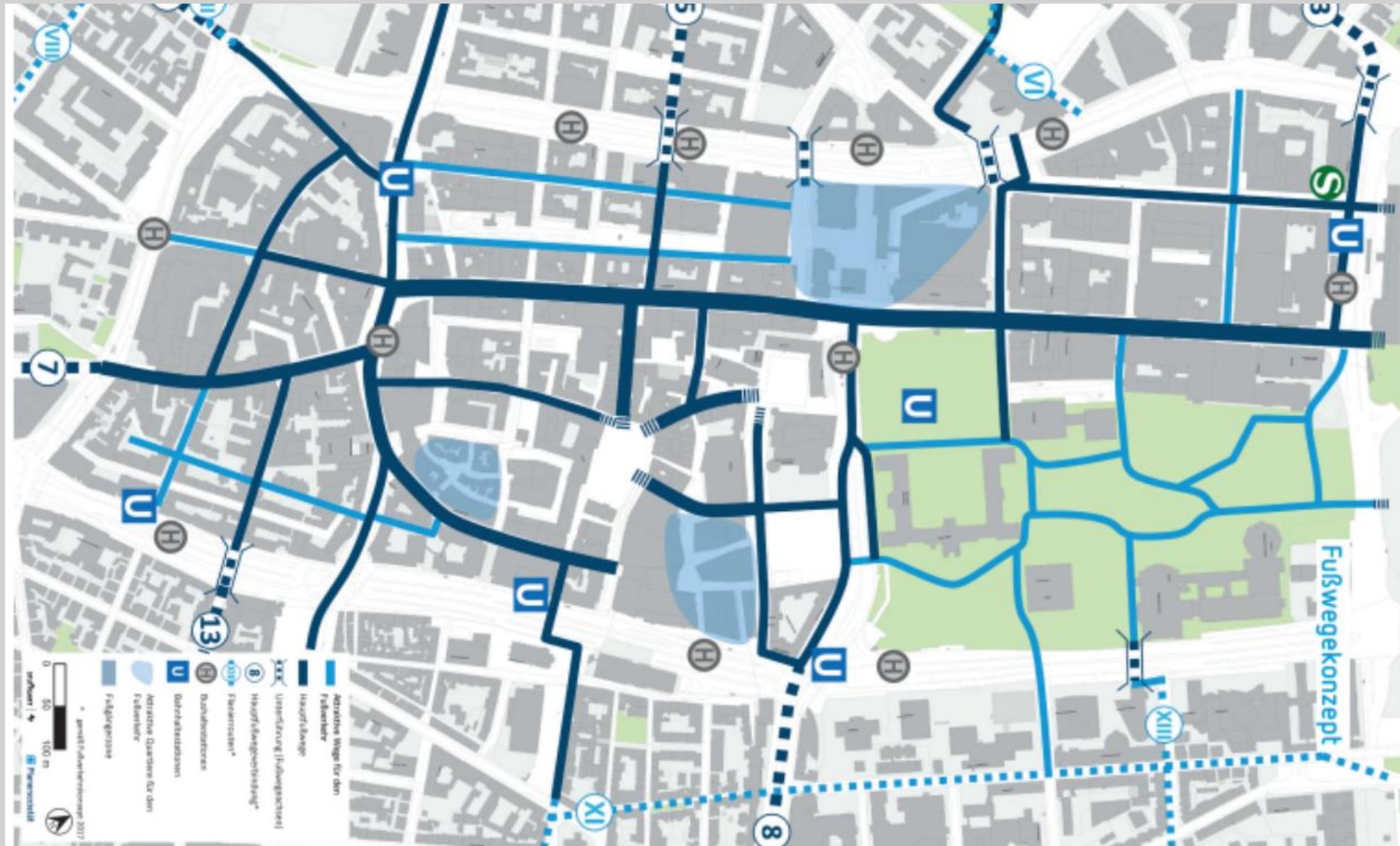


- Konzept:**
- für Kfz weiterhin wichtige Straßenräume
max. 20 km/h, deutlich aufgewerteter Seitenraum, weiche Trennung oder Mischflächen
 - fußgängerfreundliche Bereiche
mit Kfz befahrbar; überwiegend Mischfläche ("shared space", max. 20 km/h) oder verkehrsberuhigter Bereich (7 km/h)
 - wichtige Fahrradachsen (Haupttradrouten)
Ausweisung als Fahrradstraße oder priorisierte Radwegeführung empfohlen
 - befahrbar mit Kfz
 - ⋯→ nur eingeschränkt befahrbar
z. B. Taxi/Bus oder zeitlich begrenzt
 - TG/PH öffentl. Tiefgarage/Parkhaus
 - ↘ Zufahrt Tiefgarage/Parkhaus
 - - - Projektbereich

Radwegekonzept

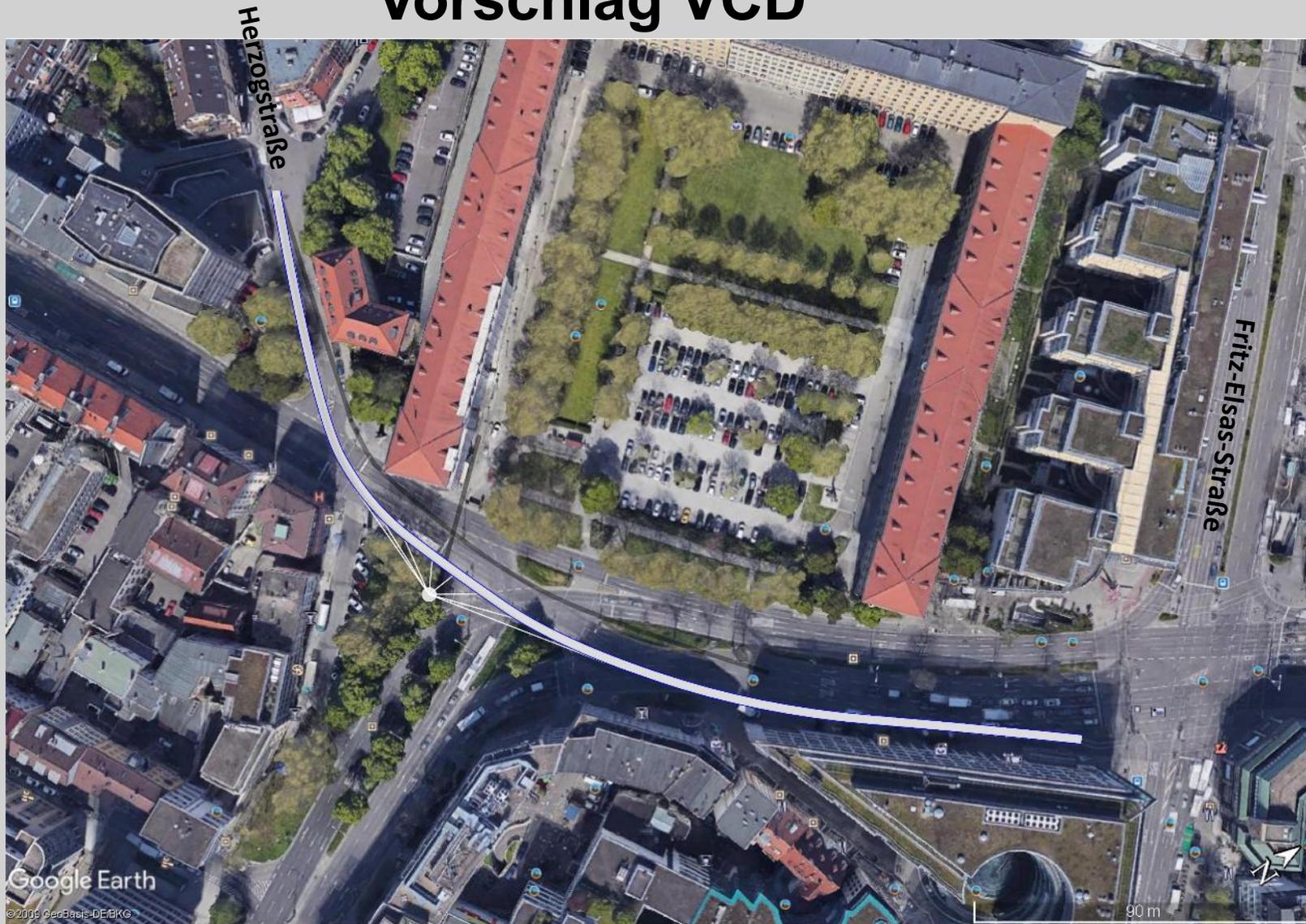


Fußwegekonzept



Fußgänger- und Radwegebrücke Rotebühlstraße

Vorschlag VCD



Friedrichswahl / Zuffenhausen

Variante 8b.4a – langer Straßentunnel stadtein- und stadtauswärts



**Kosten: 400 Mio €
jährlich 600.000 €**

16.000 t CO₂

Planungsvorschlag VCD



Friedrichswahl / Zuffenhausen

Radschnellweg durch Rückbau B 10 / B 27

