

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich in Stuttgart

KUS 20.01.2026

Christoph Link / VCD

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

Rückblick:

1972: Club of Rome: Die Grenzen des Wachstums

1992: Rio de Janeiro: Klimarahmenkonvention

1997: Klimaschutzkonzept Stuttgart (KLIKS)

2009: Stadt mit Energieeffizienz (SEE)

2014: Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (VEK 2030)

aktualisiert durch verschiedene Aktionspläne

2017: Masterplan 100 % Klimaschutz

2019: Weltklima in Not

2022: McKinsey-Gutachten / Net Zero 2035

2024: Klimamobilitätsplan

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

1997: Klimaschutzkonzept Stuttgart (KLIKS)

Erste Energie- und CO2-Bilanzen

Auf Verkehrsbereich entfallen 28 % der CO2-Emissionen

Ziel: Minus 30 % CO2-Emissionen bis 2005 gegenüber 1990

Fortschreibung 2007: Senkung der Primärenergie um 20 % bis 2020 und Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energie auf 20 %

Maßnahmen im Verkehrssektor: Mobilitätszentrale, Energiesparendes Autofahren, Geschwindigkeitsüberwachung, Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

2009: Stadt mit Energieeffizienz (SEE)

Bundesförderung 5 Mio €, Laufzeit 2022 bis 2016

Bürgerbeteiligung (VCD, KUS)

Ziel: Senkung der Primärenergie um 20 % bis 2020 und
Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energie auf 20 %

Maßnahmen im Verkehrssektor:

Einsatz von 5 Hybridbussen

Parkraummanagement im Talkessel

Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

2014: Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (VEK 2030) aktualisiert durch verschiedene Aktionspläne

VEK Entwurf 2010, verabschiedet 2014

Ziel: Stau, stress, Lärm- und Feinstaub /Stickoxide reduzieren
Umweltbelastender Verkehr im Talkessel minus 20%

Maßnahmen: Konzept Tempo 40 umsetzen, Parkraummanagement, Ausbau Hauptstraßennetz (Rosensteintunnel)

Förderung ÖPNV: S 21, Stadtbahnausbau, Tarifzonenreform

Radverkehrsanteil von 5 % auf 12 % (2020) Ziel: 20 %

Förderung Fußgängerverkehr, Schul- und Kinderwegepläne

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

2017: Masterplan 100 % Klimaschutz

Ziel: Klimaneutralität 2050, minus 50 % Energieverbrauch

Pkw-Fahrleistung minus 30 %, ÖPNV plus 70 %

Bearbeiter: Fraunhofer Institut,

gefördert vom BM Umwelt, Naturschutz, Bau mit 700 000 €

Verkehr: 21 % der THG

Maßnahmen: Elektromobilität fördern, ÖPNV-Angebot plus 70 %

MIV minus 30 %, Rad- und Fußverkehr fördern

Bürgerbeteiligung, Fachbeirat Energie und Klimaschutz

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

2019: Weltklima in Not

Ziel: Klimaneutral bis 2050

Bis 2023 werden 200 Mio € für Klimaschutz zur Verfügung gestellt

Maßnahmen: Förderung SSB, City-Logistik,
Alternative Kraftstoffe im ÖPNV

Schnelle Umsetzung „Lebenswerte Innenstadt“

Echte Fahrradstadt (20 €/EwJahr)

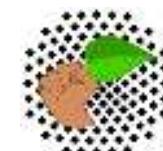
Keine Flüge zu Orten, die in 2 Stunden mit der Bahn erreichbar
(es gibt heute nach wie vor Flüge nach Frankfurt und München)



Wir fordern, den Klimanotstand in Stuttgart auszurufen

Unsere Forderungen an die Stadt im Einzelnen:

1. Stuttgart wird bis 2035 klimaneutral bei überdurchschnittlicher Treibhausgas-Reduktion in den ersten Jahren
2. Alle Beschlüsse berücksichtigen ab sofort ihre Auswirkungen auf das Klima
3. Quartalsweise wird Bericht an die Bevölkerung erstattet
4. Sofortmaßnahmen zur Treibhausgas-Reduktion folgen innerhalb eines Jahres; dazu wird innerhalb eines Monats ein Konzept erstellt
5. Eine übergeordnete Abteilung für die Umsetzung in der Verwaltung wird eingerichtet
6. Ein Klimarat unter Beteiligung der Zivilgesellschaft wird eingerichtet



GREENPEACE

VCD
Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Stuttgart e.V.

Greening Stuttgart
Gemeinsam.Gruen.Gestalten.

FOSSIL FREE
STUTTGART

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

2022: McKinsey-Gutachten / Net Zero 2035

Ziel **2035 klimaneutral** (Gemeinderatsbeschluss Januar 2022)

McKinsey-Gutachten / Net Zero

Verkehr: 14 % der THG-Emissionen (ohne Fernverkehr, Fernzüge, Schifffahrt, Flugverkehr)

Maßnahmen: **13 zentrale Maßnahmen, 11 Mrd €**

Verkehr: 2 % Reduktion MIV,

Verlagerung MIV auf Umweltverbund 25 %

Dekarbonisierung / Elektrifizierung 70 %

Ab 2026 nur noch E-Pkw zulassen

Ab 2039 nur noch E-Vans bzw. E-Lkw / Brennstoffzelle

2024: Klimamobilitätsplan

Pilotprojekt des Landes BW, bei Einhaltung erhöhte Landesförderung für Verkehrsprojekt (75 % statt 50 %)

2021 beworben, Bürgerbeteiligung, 2024 vom GR beschlossen

Ziel: CO2-Minderung im Verkehr 40 % bis 2030 gegenüber 2010

Maßnahmen: Verkehrsvermeidung 5 %

Verkehrsverlagerung auf 50 % in Umweltverbund (Fahrleistung)

15 % im Kfz-Verkehr klimaneutral

Kfz-Fahrleistung 2010 bis 2030 minus 15 %

Vom Land noch nicht akzeptiert, Verpflichtungserklärung,
Monitoring in Vorbereitung

2024: Klimamobilitätsplan

Kritik:

- Ziel überholt (klimaneutral 2035)
- Verkehrsanteil mit 14 %: ohne Flug-, Schiffs- und Durchgangs- bzw. Fernverkehr
- Elektromobilität nicht 100 % klimaneutral
- Umsetzung auf Zielerreichung wird nicht überprüft
- Finanzierungsvorbehalt durch Gemeinderat
- Weiterer Straßenbau nicht ausgeschlossen
- Zielerreichung (- 46 %) Berechnung mit unklaren Annahmen

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

2023: Aktionsplan: Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart

Ziel: Klimaneutralität 2035, Zeithorizont bis 2028

Ab 2035 keine Fahrzeuge, welche fossile Treibstoffe verbrennen,
im Stadtverkehr

Maßnahmen: Car-Sharing, Anwohnerparken, Tempo-30
Ausbau Fußwegenetz, Rad 40 €/Ew

ÖPNV: Deutschland-Ticket, Ausbau Stadtbahnnetz, SSB-Flex
Verdoppelung S-Bahn-Kapazitäten / Regionalverkehr durch
digitalen Knoten Stuttgart (DKS)

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

Alle Klimaschutzkonzepte arbeiten mit „weichen“ Maßnahmen, mit Förderung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV)

Eine „harte“ Maßnahme zur Beschränkung des Kfz-Verkehrs wurde über den Luftreinhalteplan eingeführt: Diesel-Fahrverbote. Zulassungsbeschränkungen für Verbrennerfahrzeuge oder City -Maut werden nicht verfolgt, aber Geschwindigkeitsbeschränkungen und Parkraumbewirtschaftung mit beschränkter Wirkung.

Weitere Grundlagen für Klimaschutz:

- Flächennutzungsplan (FNP)
- Luftreinhalteplan (LRP)
- Lärmminderungsplan (LMP)
- Nahverkehrsplan (NVP)
- Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP)
- Fußverkehrskonzept
- Radkonzept / Beschluss „fahrradfreundliche Stadt“ 2018
- Lebenswerte Innenstadt Zielbeschluss 2017 / 2023

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

Entwicklung THG-Emissionen in Stuttgart

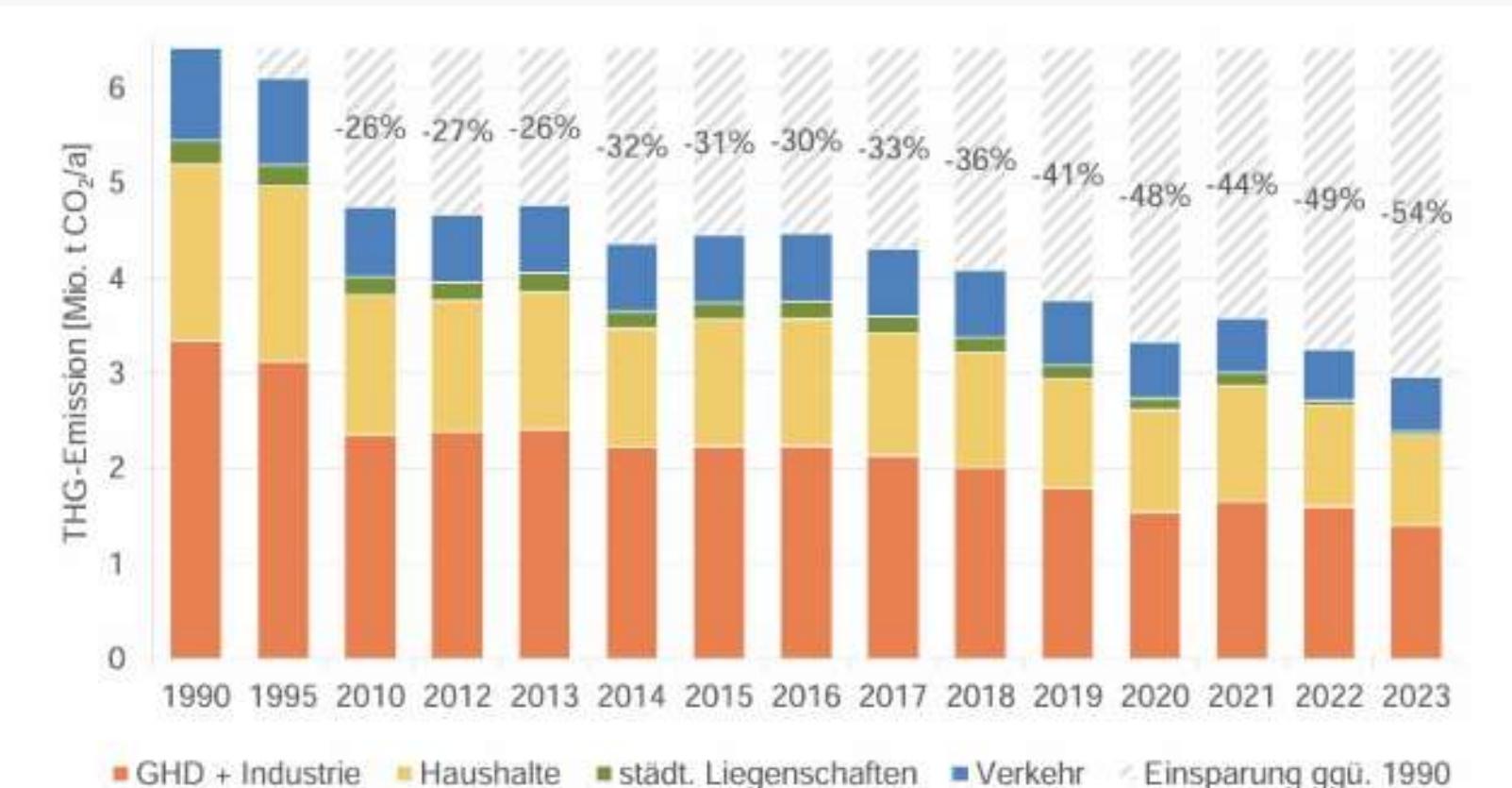


Bild 7 Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Stuttgart bis 2023, nicht witterungsbereinigt

Quelle: Energie- und Klimaschutzbericht 2024 Stadt Stuttgart

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

Treibhausgasreduktionspfad

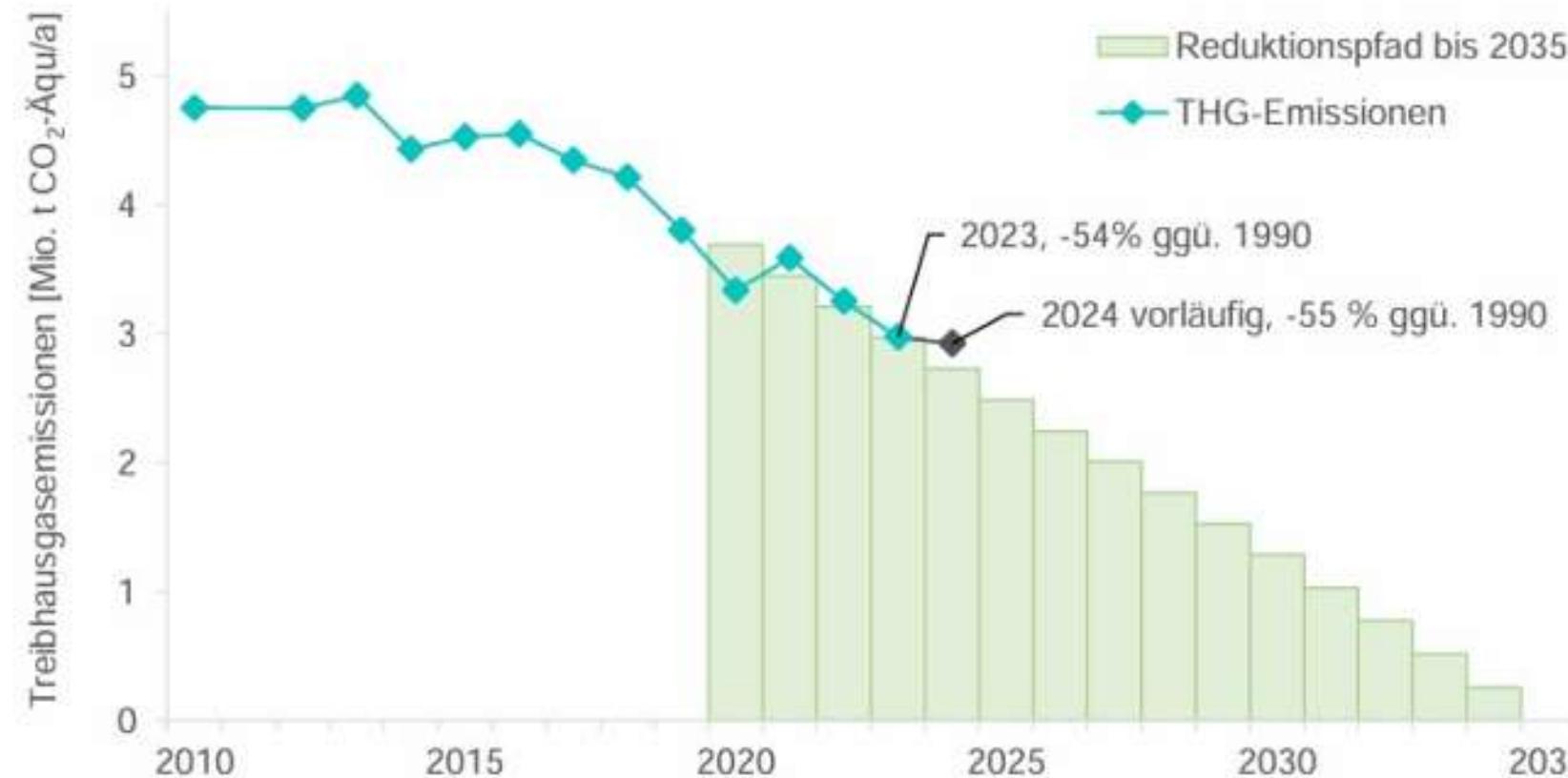


Bild 24 Treibhausgasreduktionspfad und die Treibhausgasemissionen mit der Prognose für 2024, nicht witterungsbereinigt

Quelle: Energie- und Klimaschutzbericht 2024 Stadt Stuttgart

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Verkehr

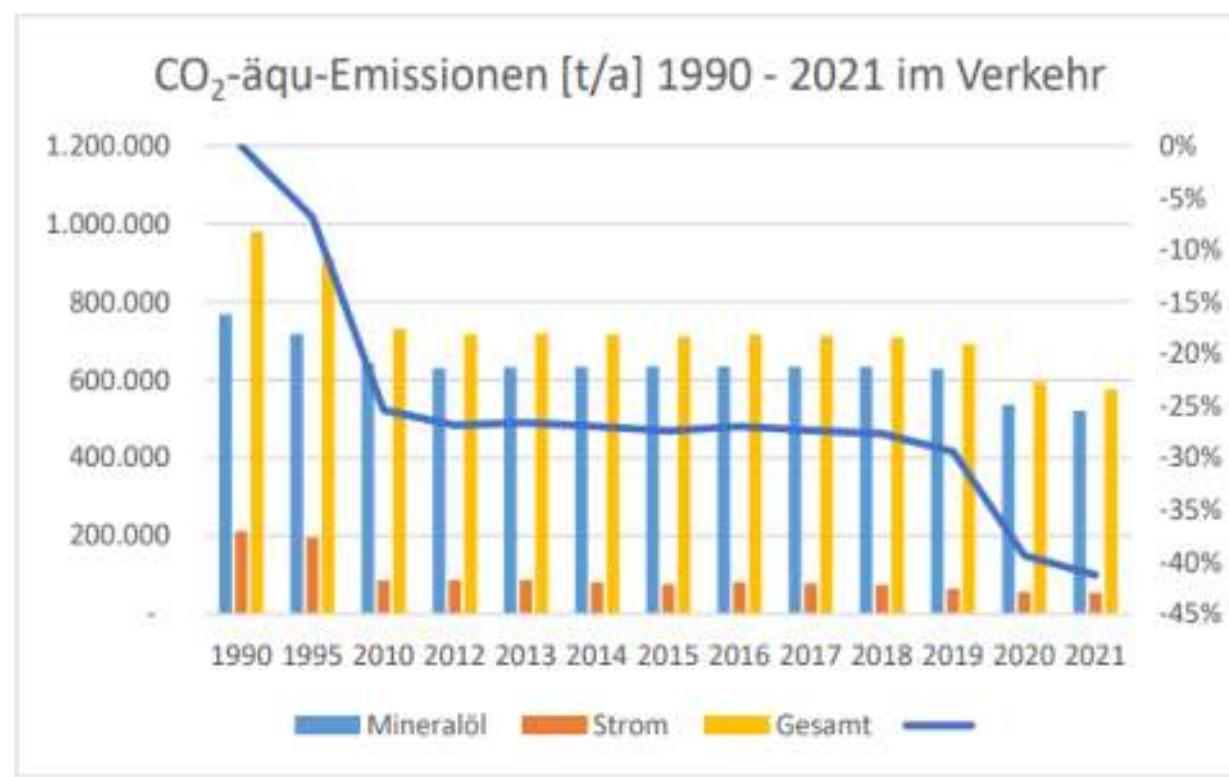
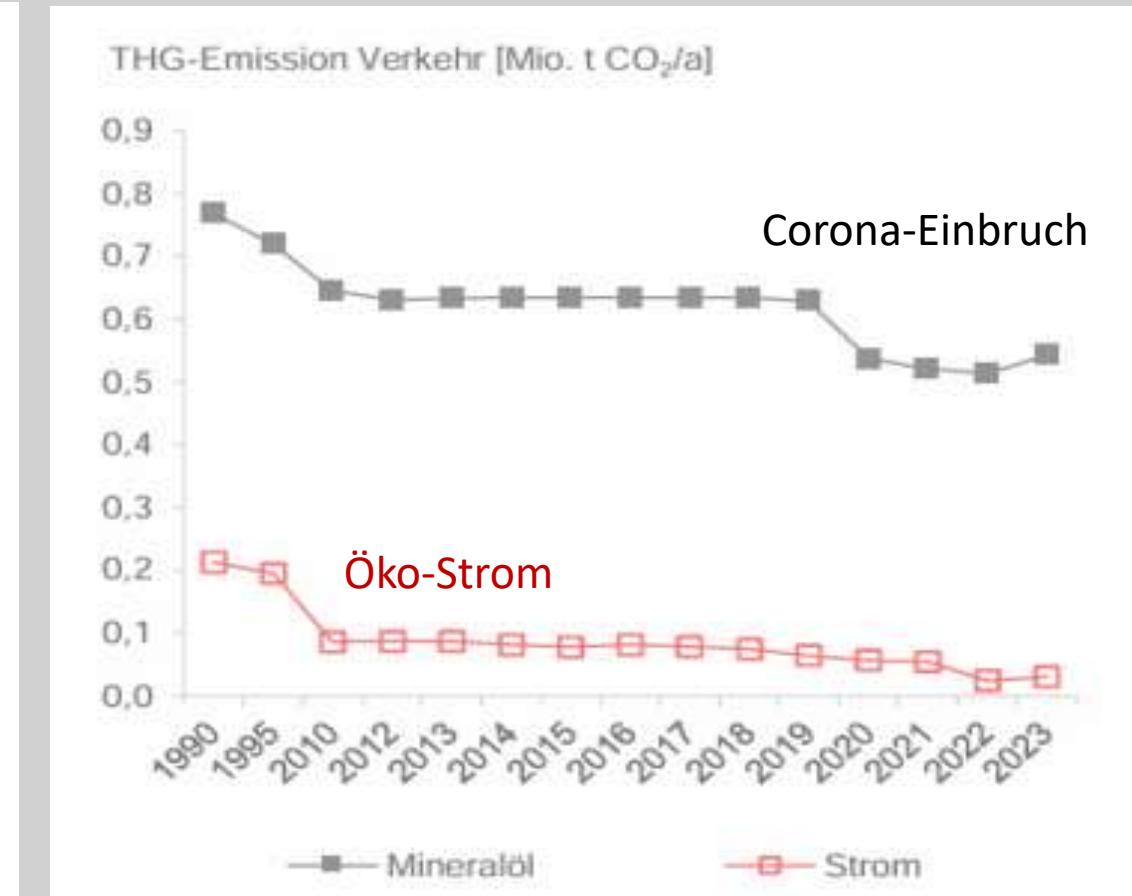


Abbildung 2: THG-Emissionen im Verkehr 1990 – 2021. Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz



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)

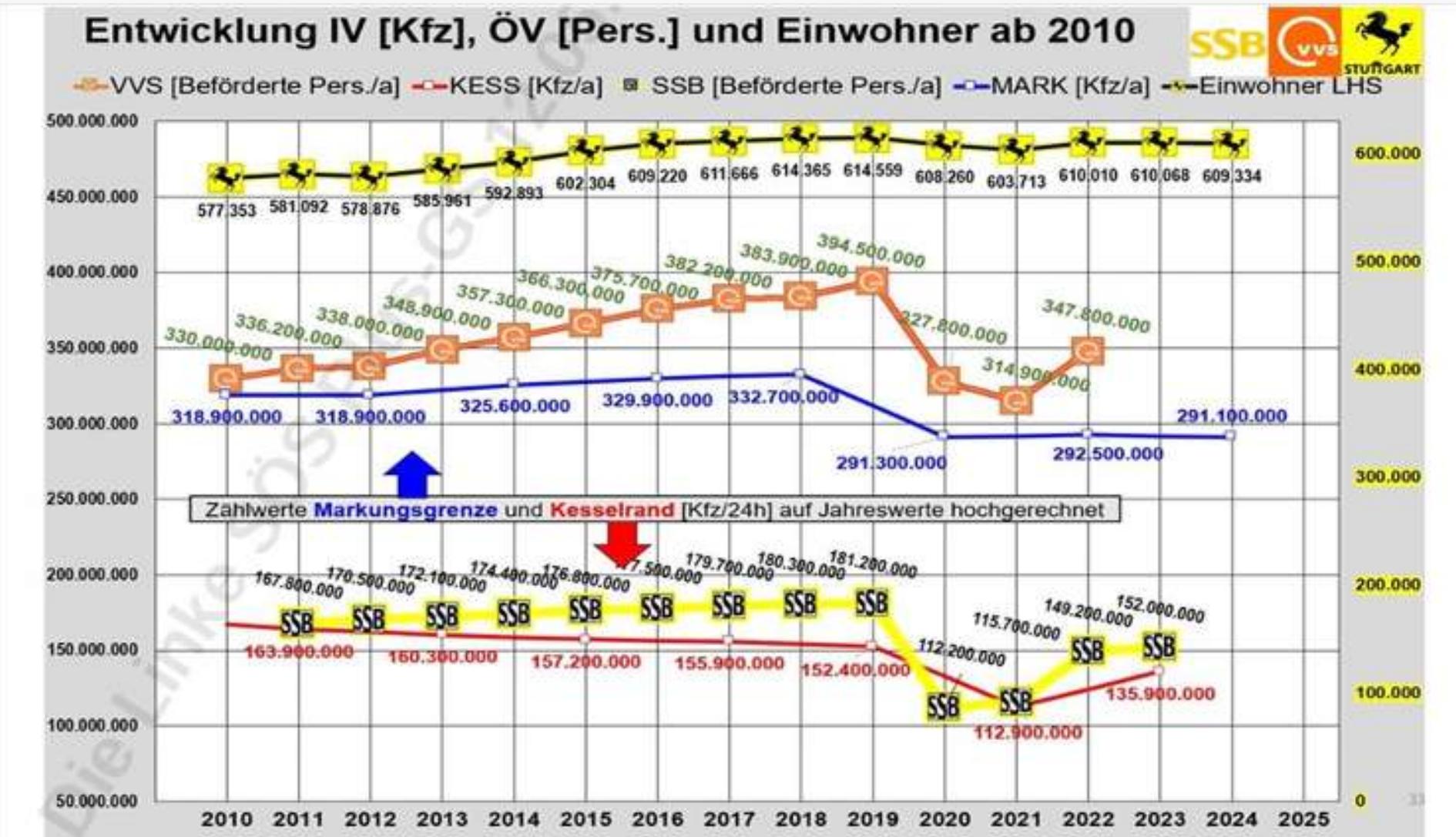
Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

Entwicklung Kfz-Verkehr Stuttgart

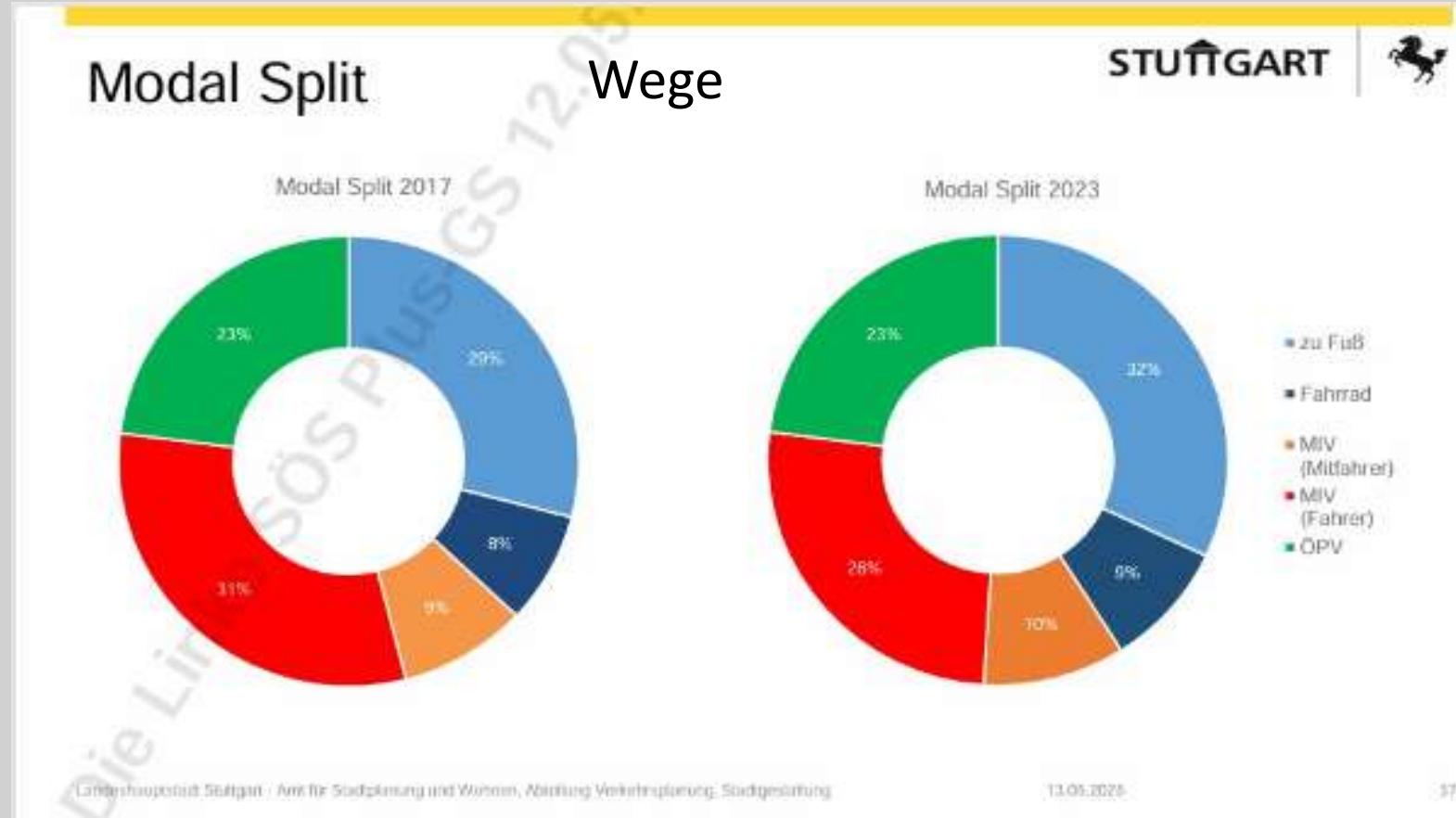


Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

Stadt mit Energieeffizienz 2009



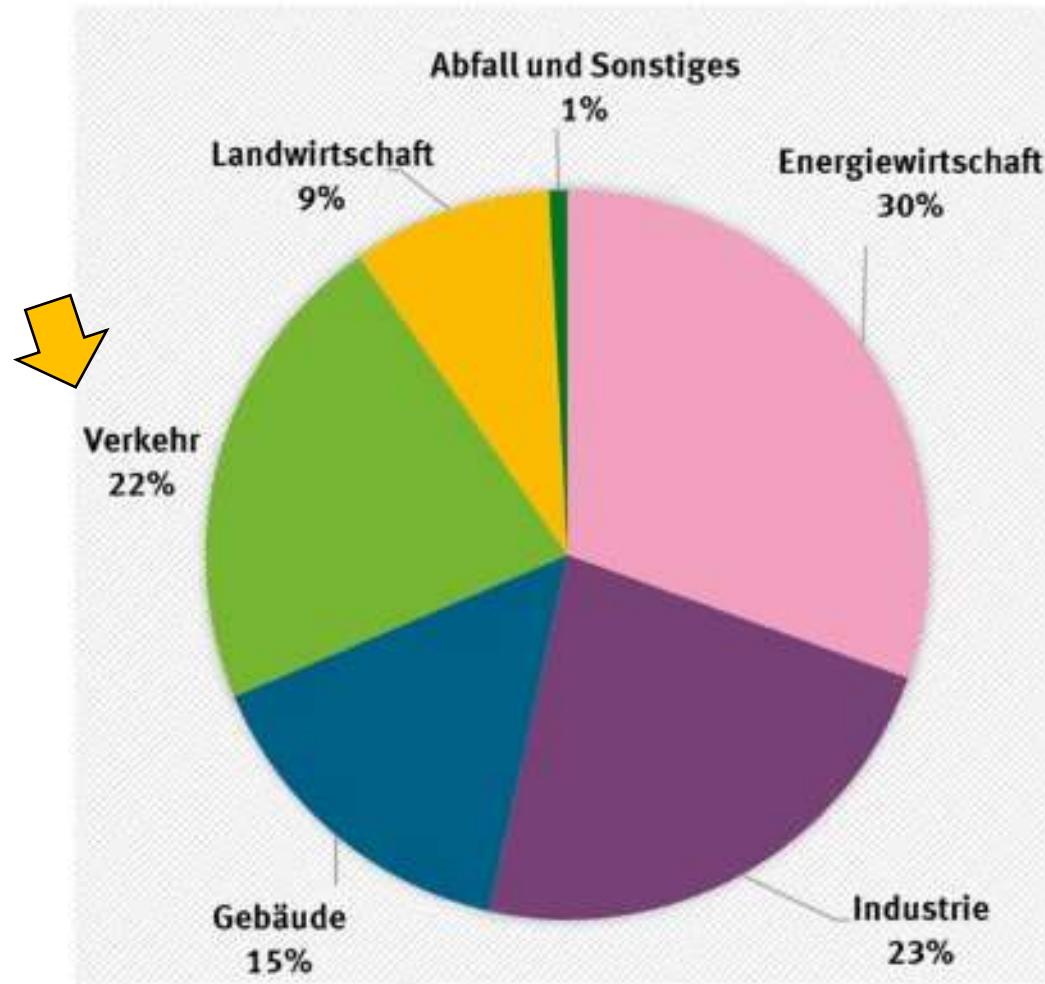
Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich



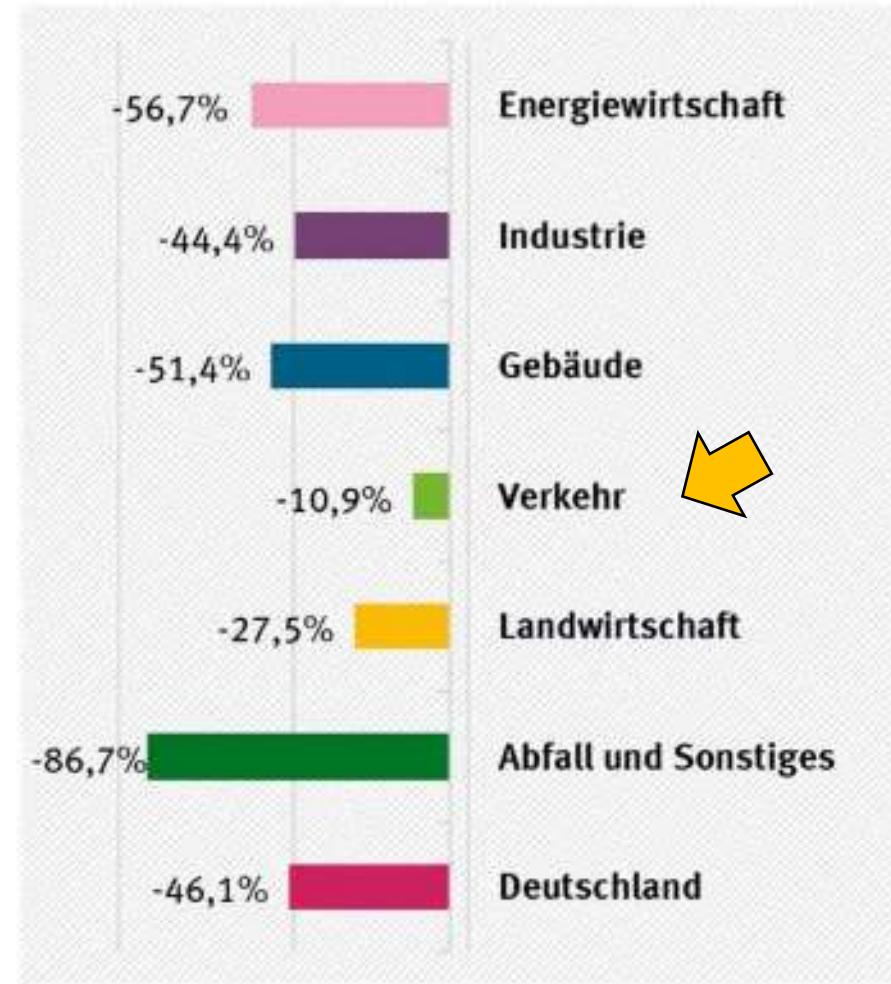
2010: MIV 45 % ÖPNV 24 % Rad 5 % Fußgänger 26 %
2023: MIV 36 % ÖPNV 23 % Rad 9 % Fußgänger 32 %
- 9 % +4 % + 6 %

Treibhausgasemissionen Bund

Anteil der Treibhausgasemissionen nach Sektoren des Klimaschutzgesetzes (KSG) im Jahr 2023

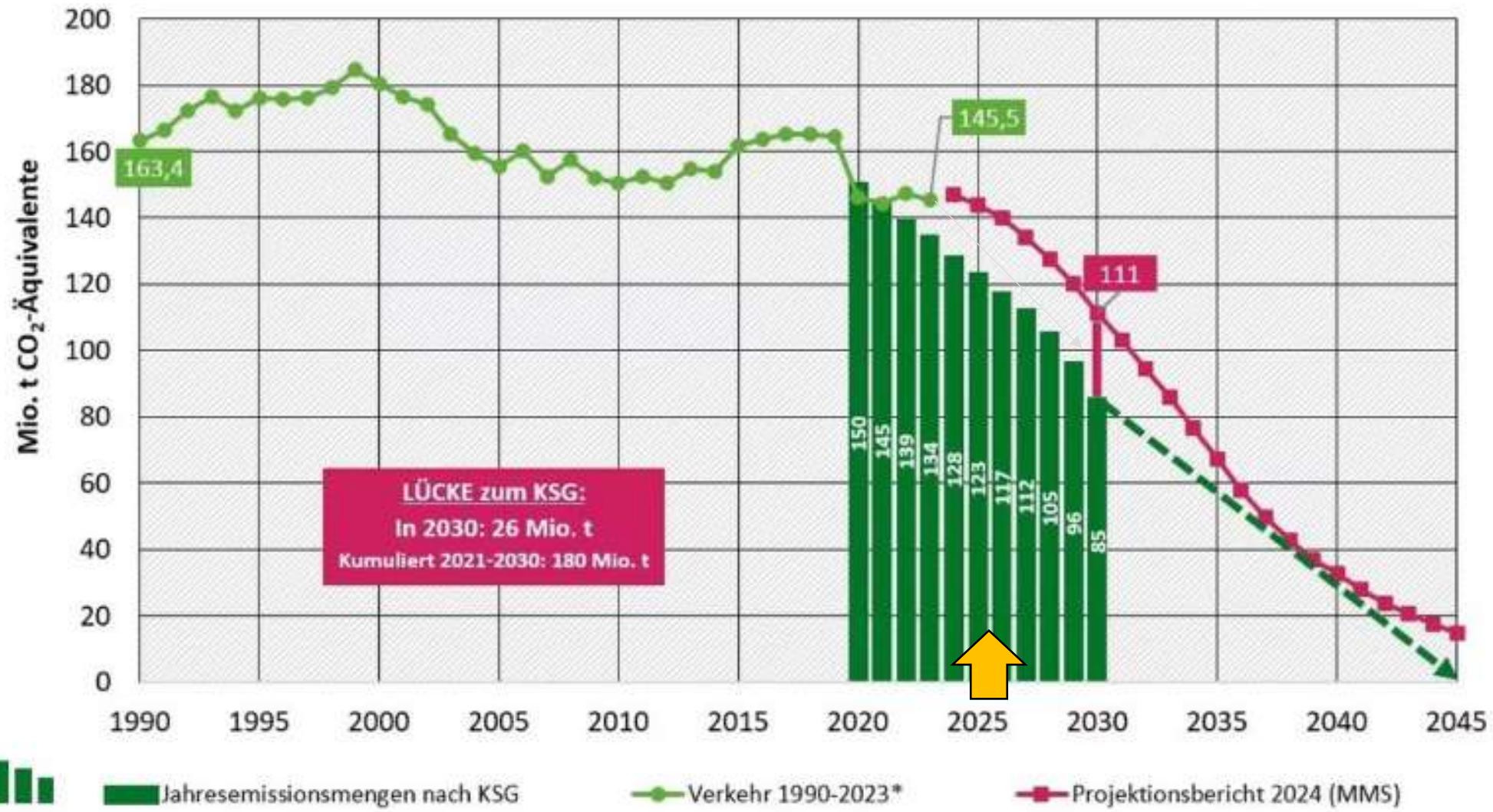


Entwicklung der Treibhausgasemissionen nach Sektoren des KSG 1990-2023



Quelle: UBA 2024

Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



* zu 2022

Quelle: Umweltbundesamt / Bundesregierung (15.02.2024)

Integrierte Verkehrsplanung		Reform des Verkehrsrechts	
Pkw: Elektrifizierung und Effizienz	Lkw: Elektrifizierung und Effizienz	Abbau klimaschädlicher Subventionen	Verursachergerechte Bepreisung
<ul style="list-style-type: none"> ► KfZ-Steuer (Malus) ► Verbrenneraus 2032 ► Ladeinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ► CO₂-Flottenzielwerte ► Ladeinfrastruktur, inkl. Oberleitungs-Lkw ► Lkw-Maut (alle Straßen) 	<ul style="list-style-type: none"> ► Dieselprivileg ► Dienstwagenprivileg ► Entfernungspauschale ► Luftverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ► CO₂-Bepreisung ► Pkw-Maut (ab 2030)
117 Mio. t CO ₂ -Äq.	0 Mio. t CO ₂ -Äq. *	41 Mio. t CO ₂ -Äq.	116 Mio. t CO ₂ -Äq.
Geschwindigkeitsbegrenzung	Stärkung der Schiene	Stärkung des Umweltverbunds	Postfossile Kraftstoffe
<ul style="list-style-type: none"> ► 120 km/h auf Autobahnen ► 80 km/h außerorts ► 30 km/h innerorts 	<ul style="list-style-type: none"> ► Infrastrukturfonds ► Digitalisierung ► Schienengüterverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ► Attraktiver ÖPNV ► Rad- und Fußverkehr ► Digitale Lösungen und Sharing 	<ul style="list-style-type: none"> ► Treibhausgasquote ► PtL-Quote für den Luftverkehr
48 Mio. t CO ₂ -Äq.	25 Mio. t CO ₂ -Äq.	30 Mio. t CO ₂ -Äq.	56 Mio. t CO ₂ -Äq.

* Die Umsetzung würde gegenüber dem Mit-Maßnahmen-Szenario (MMS) des Projektionsberichts 2024 keine weitere Minderung der Emissionen bewirken.

Quelle: Umweltbundesamt

Bausteine für einen klimaverträglichen Verkehr

Quelle: Umweltbundesamt

Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr in Stuttgart

KUS 20.1.26

Verbrenner-Aus Planung der verschiedenen Länder

- 2024 Äthiopien (Importverbot für Verbrenner)
 - 2025 Norwegen
 - 2030 Dänemark, Irland, Niederlande, Schweden, Slowenien, Israel, Japan
 - 2032 Schottland
 - 2035 EU-Kommission*, Kanada, Thailand
 - 2035 China 100 % der Neuzulassungen elektrisch, einige Städte und Regionen ab 2030
 - 2040 Frankreich, Spanien, Ägypten, Sri Lanka, Singapur
- * eine Aufweichung des Verbrennerverbots für Neufahrzeuge wurde beschlossen (90%)

2024 waren in der EU knapp 14 Prozent der Neuzulassungen elektrisch

Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

Klimaziele Bund KSG bis 2030 – 65 % THG

 bis 2040 – 88 % THG

 bis 2045 - 100 % THG

Klimziel Stadt Stuttgart bis 2035 - 100 % THG

Stuttgart Fahrzeugbestand ca. 300 000 Pkw / 350 000 Kfz

Davon E-Fahrzeuge (BEV und Hybrid) 11 %

Neuzulassungen E-Fahrzeuge ca. 20 %

Hybrid ca. 40 %

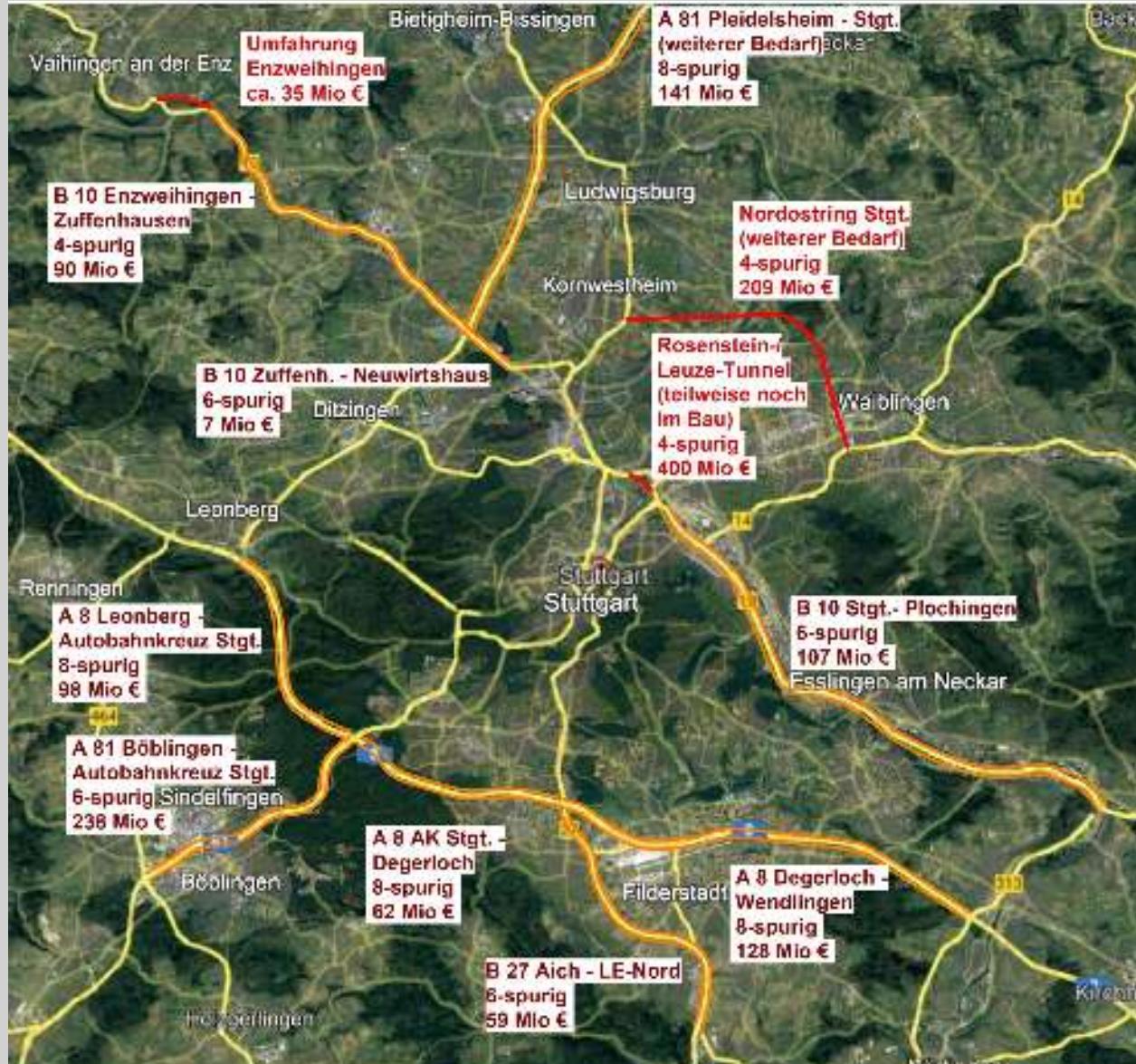
Lebensdauer eines Pkw 10 – 18 Jahre

2035 wird noch ca. die Hälfte der Pkw Verbrenner sein

Wirksame Maßnahmen zur Verkehrswende

- Abschaffung aller klimaschädlichen Subventionen (Dienstwagenprivileg, km-Pauschale, Steuervergünstigung Kerosin + Diesel)
- CO2-Steuer / Emissionshandel ETS 2 (Preissprung 2028 + 60 C /Liter?)
- Zulassungsbeschränkungen / Steuern für Verbrennerfahrzeuge
- Parkraumbewirtschaftung und Parkraumbeschränkung (Bewohnerparken)
- Fahrbahnrückbau, Temporeduzierung, Verkehrssteuerung (Richtlinien E Klima 2022)
- City-Maut (ab sofort möglich)
- Sozialer Ausgleich bei allen Maßnahmen

Bundesverkehrswegeplan 2030



**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.bmvf.de/SharedDocs/DE/Publikationen/Gesamtverkehrswegeplan-2030-gesamtkosten.pdf>
Autor: Christoph Link, VCD Stuttgart



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



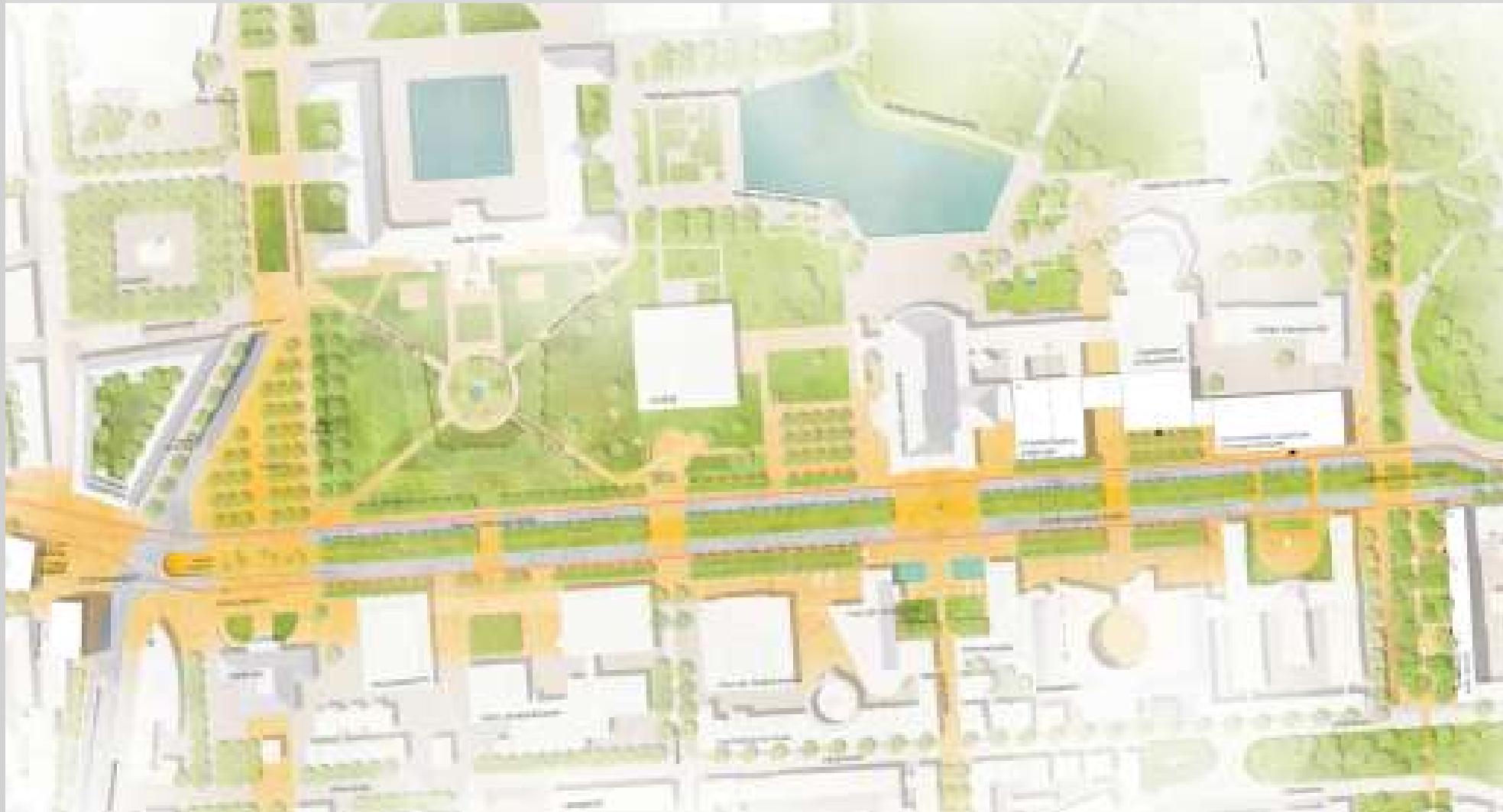
Wettbewerb B 14-Rückbau / Neuer Stadtraum B 14

1. Preis ASP / Koeber / Stete Planung 2020



Wettbewerb B 14-Rückbau / Neuer Stadtraum B 14

1. Preis ASP / Koeber / Stete Planung 2020



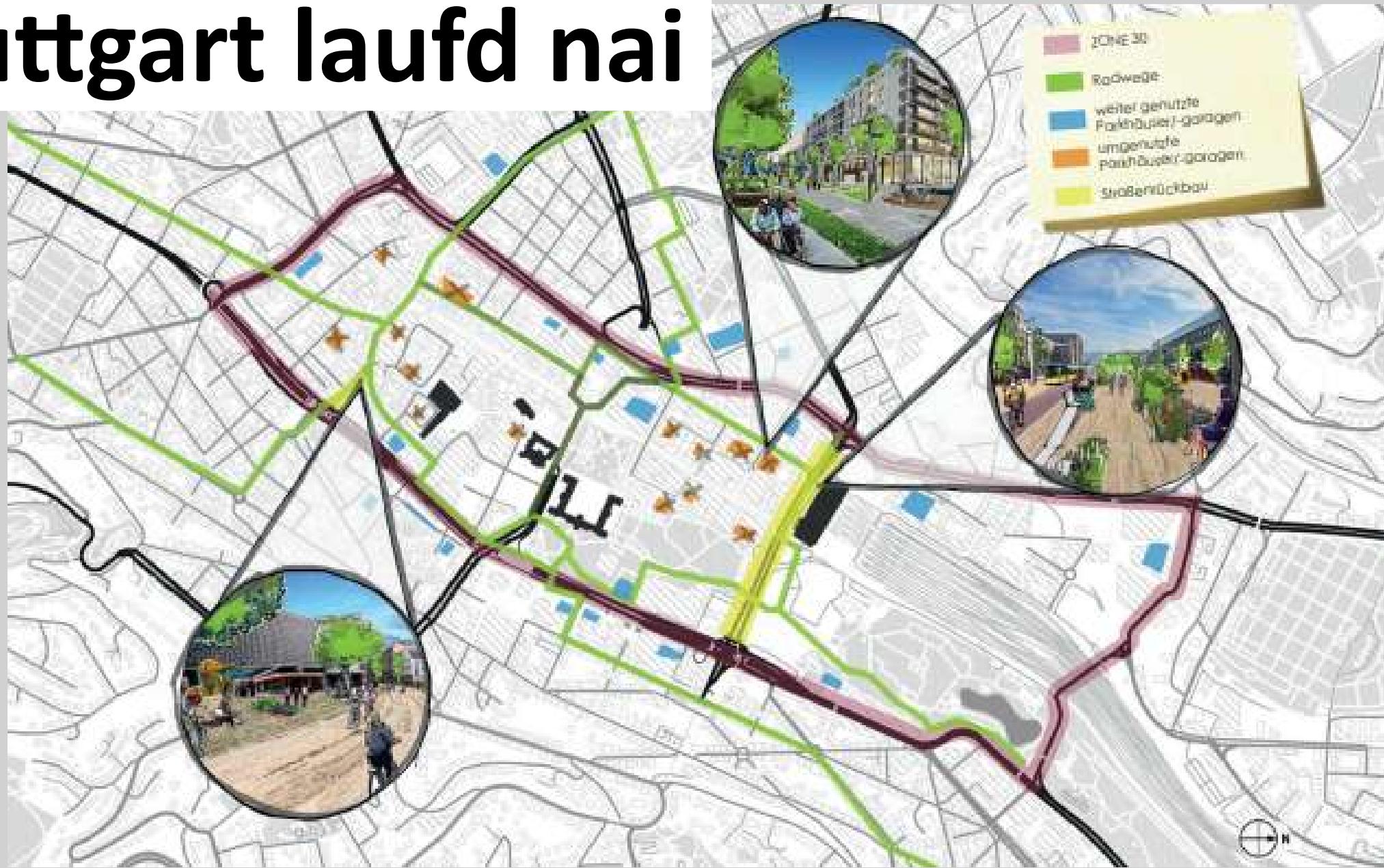
Wettbewerb B 14-Rückbau / Neuer Stadtraum B 14

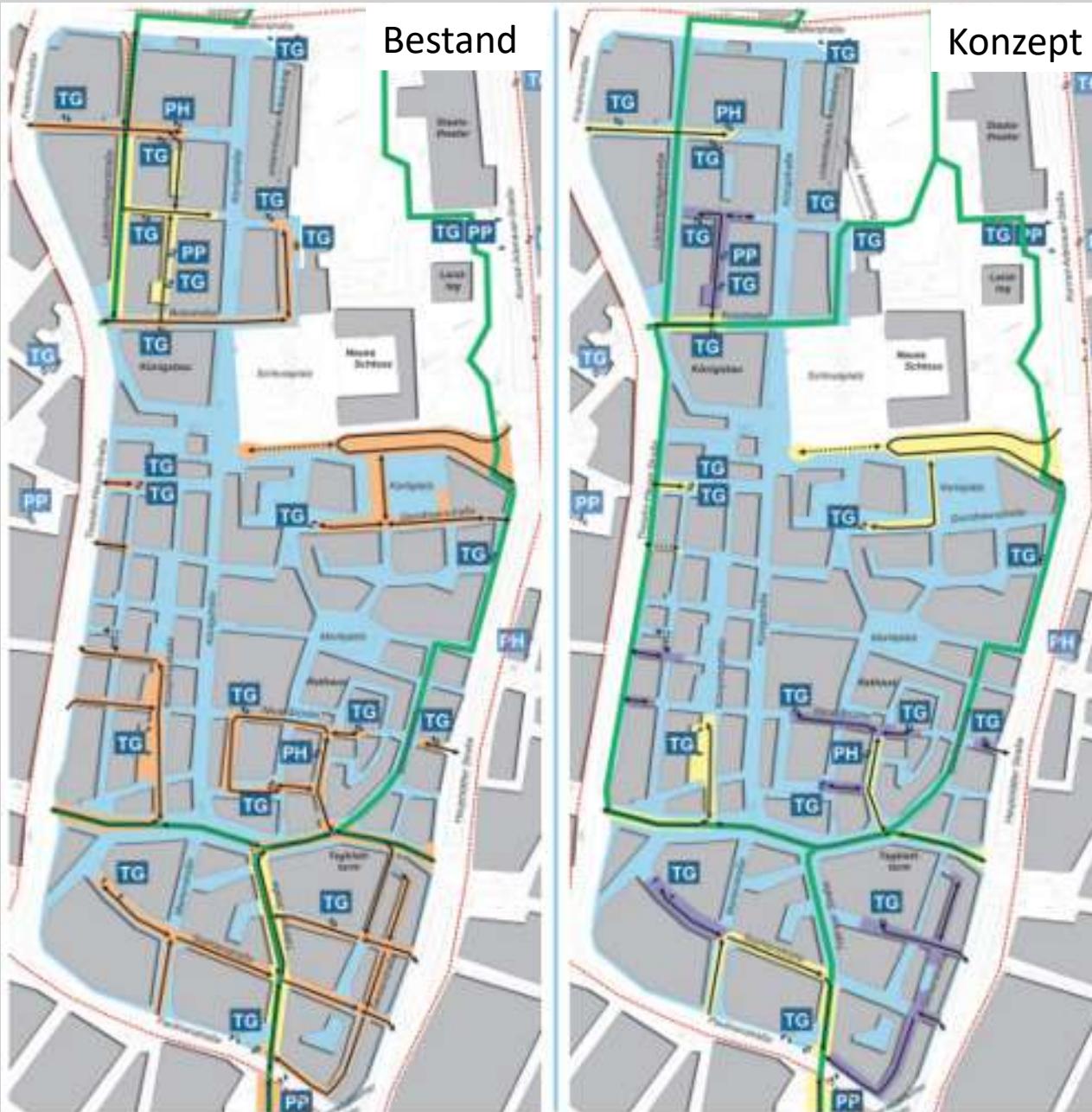
1. Preis ASP / Koeber / Stete Planung 2020



Stuttgart laufd nai

2017





Lebenswerte Stadt für alle

Ein Konzept für die Stuttgarter Innenstadt

Es entfallen ca. 360 Stellplätze im Straßenbereich bei ca. 11.000 Stpl. In Parkhäusern und TG, davon sind Maximal ca. 60 % belegt.

Konzept Planersozietät

- | | | |
|---|--|--|
| Bestand:
Kfz-Erschließung (30 km/h) | Konzept:
für Kfz weiterhin wichtige Straßenräume
max. 20 km/h, deutlich aufgewerteter Seiten-
raum, welche 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 verkehrs-
beruhigter Bereich (7 km/h) | → nur eingeschränkt befahrbar
z. B. Taxi/Bus oder zeitlich begrenzt |
| Fußgängerzonen & Seitenräume
autofreie Bereiche | wichtige Fahrradachsen (Hauptradrouten)
Ausweisung als Fahrradstraße oder prio-
risierte Radwegeführung empfohlen | TGIPH öffentl. Tiefgarage/Parkhaus
Zufahrt Tiefgarage/Parkhaus
***** Projektbereich |

Zielkonzept



Konzept:
Für KB weiterhin wichtige Straßenräume
max. 20 km/h, die sich aufgewerteten Zonen
wählen, welche Trennung oder Maßnahmen

Höflingerbezeichnungs Bereiche:

an KB befindet; überwiegend Flächendeck
("Fuss und Quer", max. 20 km/h) oder verkehr
begrenzter Bereich (7 km/h)

wichtige Fahrradstraßen (Ausweichen):
Anwendung an Fahrradstraßen oder priori
sierte Radwege/Urbau eingeschränkt

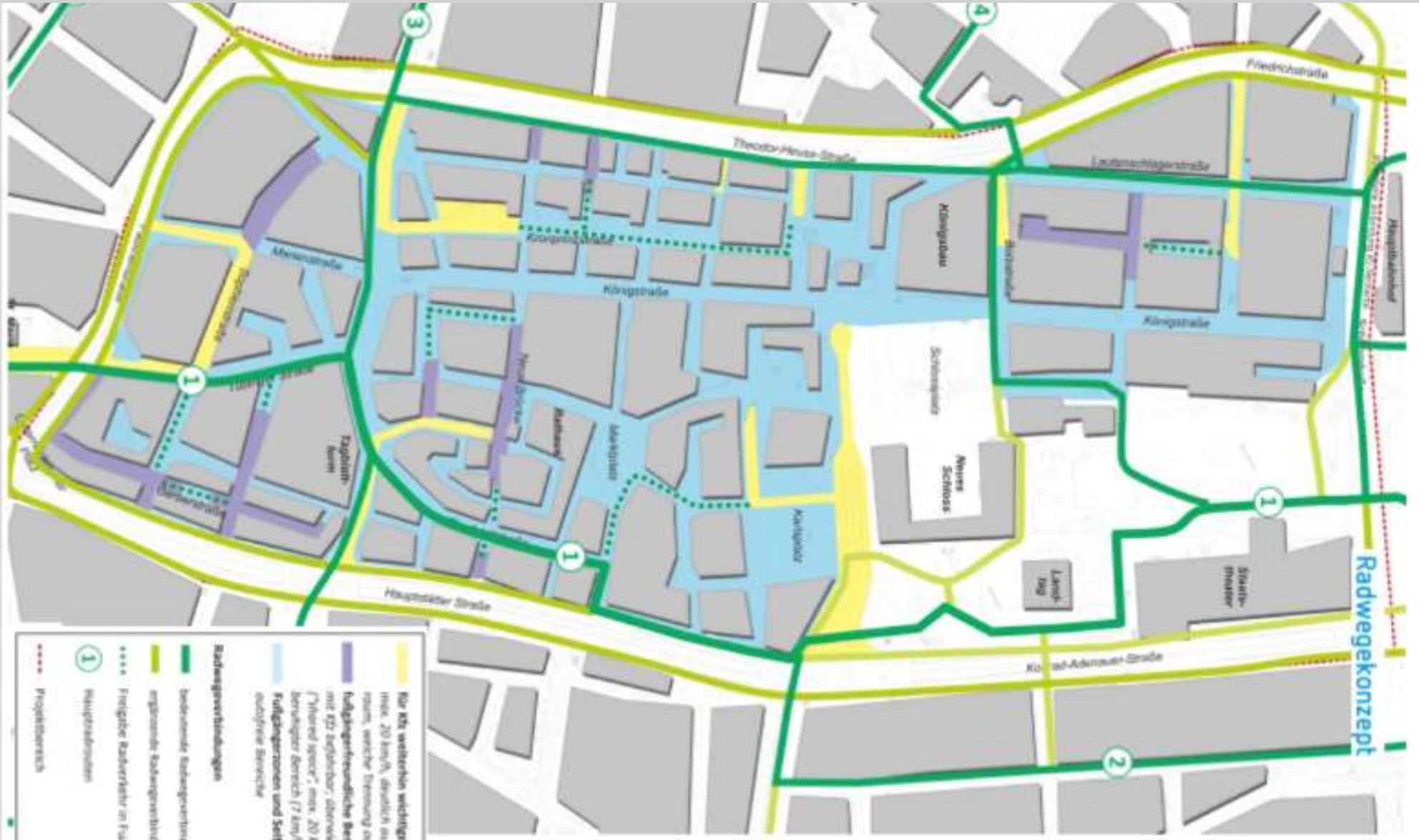
- befahrbar mit KV
- nur eingeschränkt befahrbar
z.B. Tiefgarage/Verbau

TG PH: Tiefgarage/Verbau.

P: Zufahrt Tiefgarage/Verbau

-----: Projektbereich

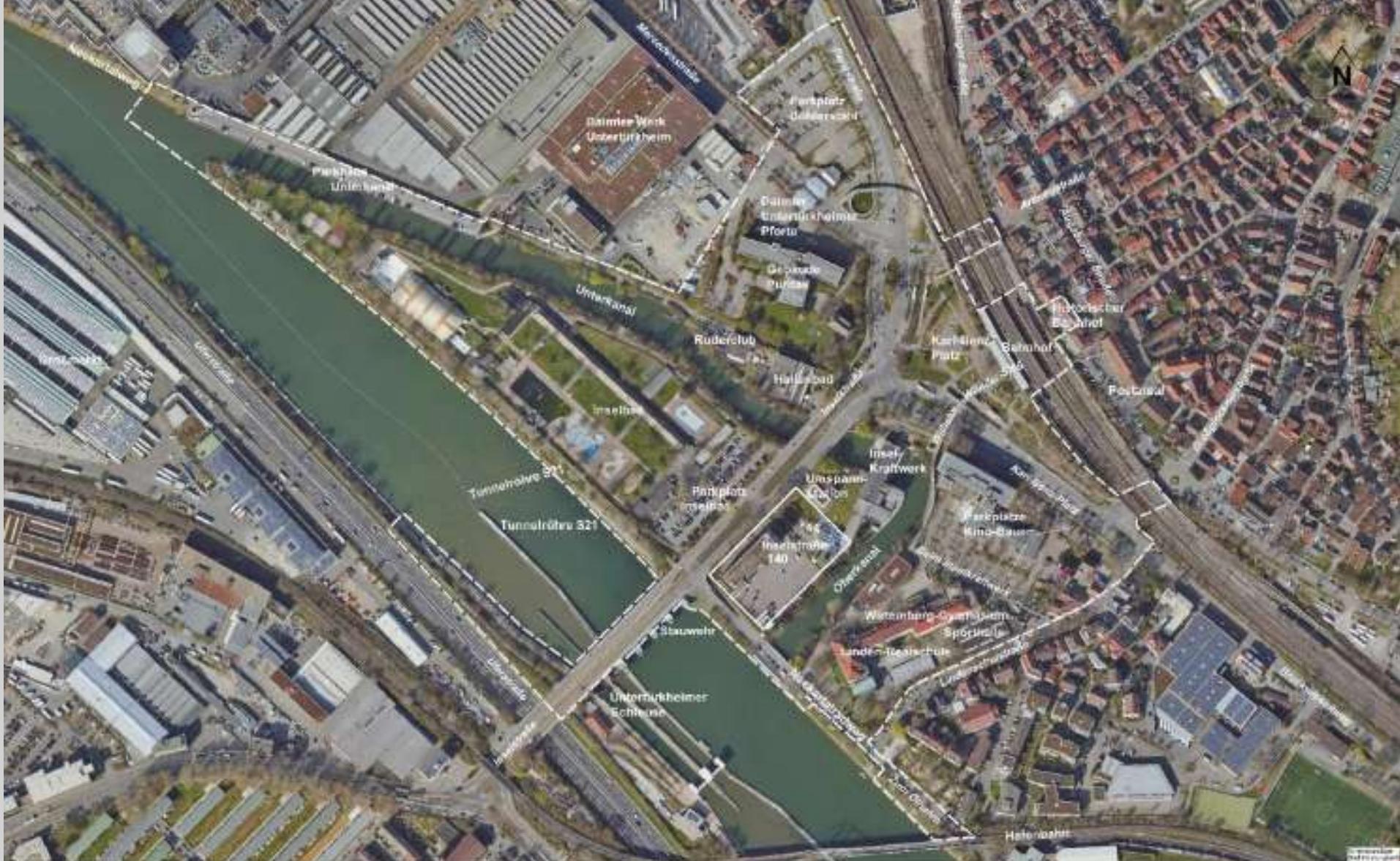
Radwegekonzept



Fußwegekonzept



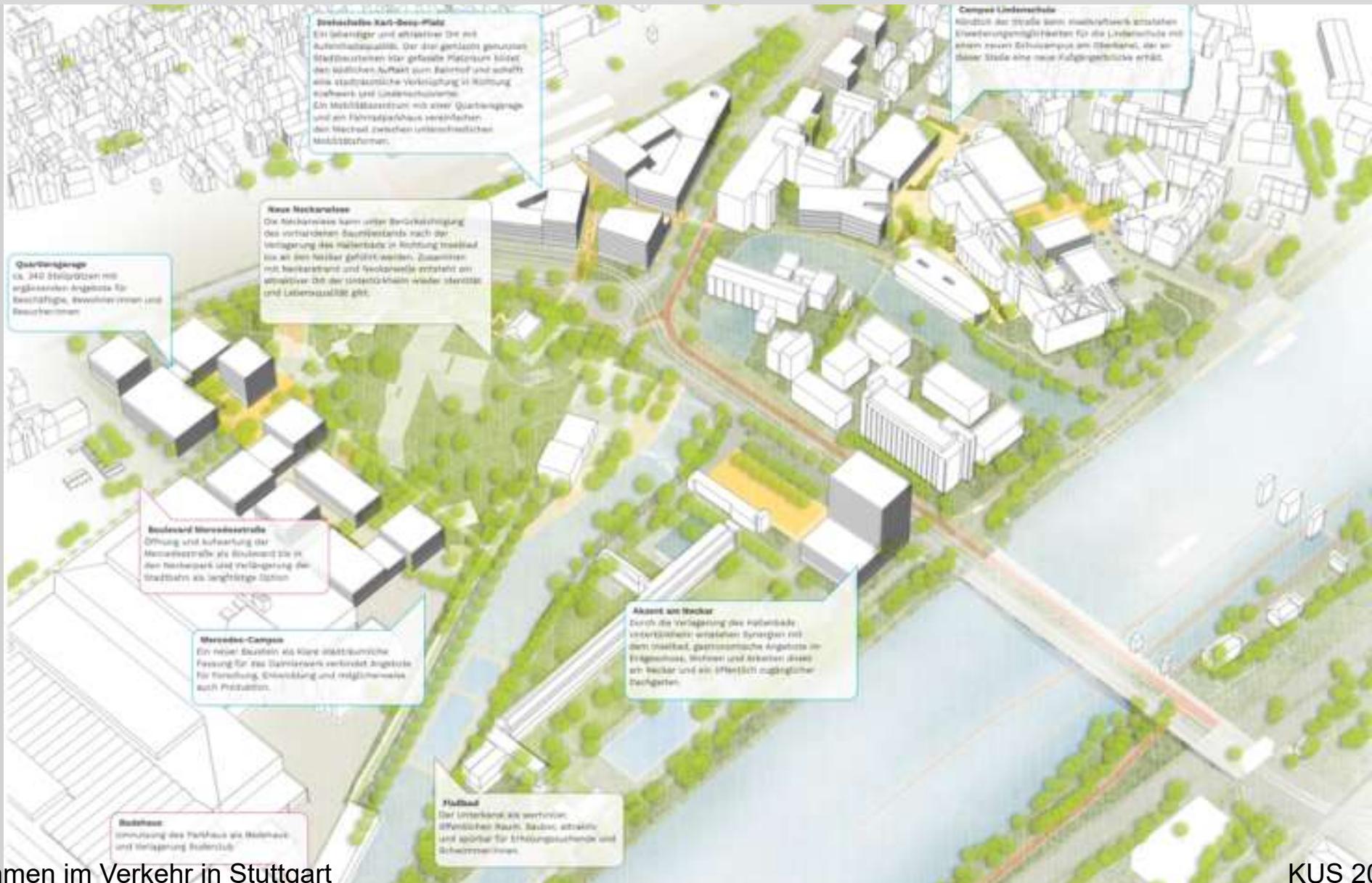
IBA 2027 – Stadt am Fluss Vernetzung Untertürkheim



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

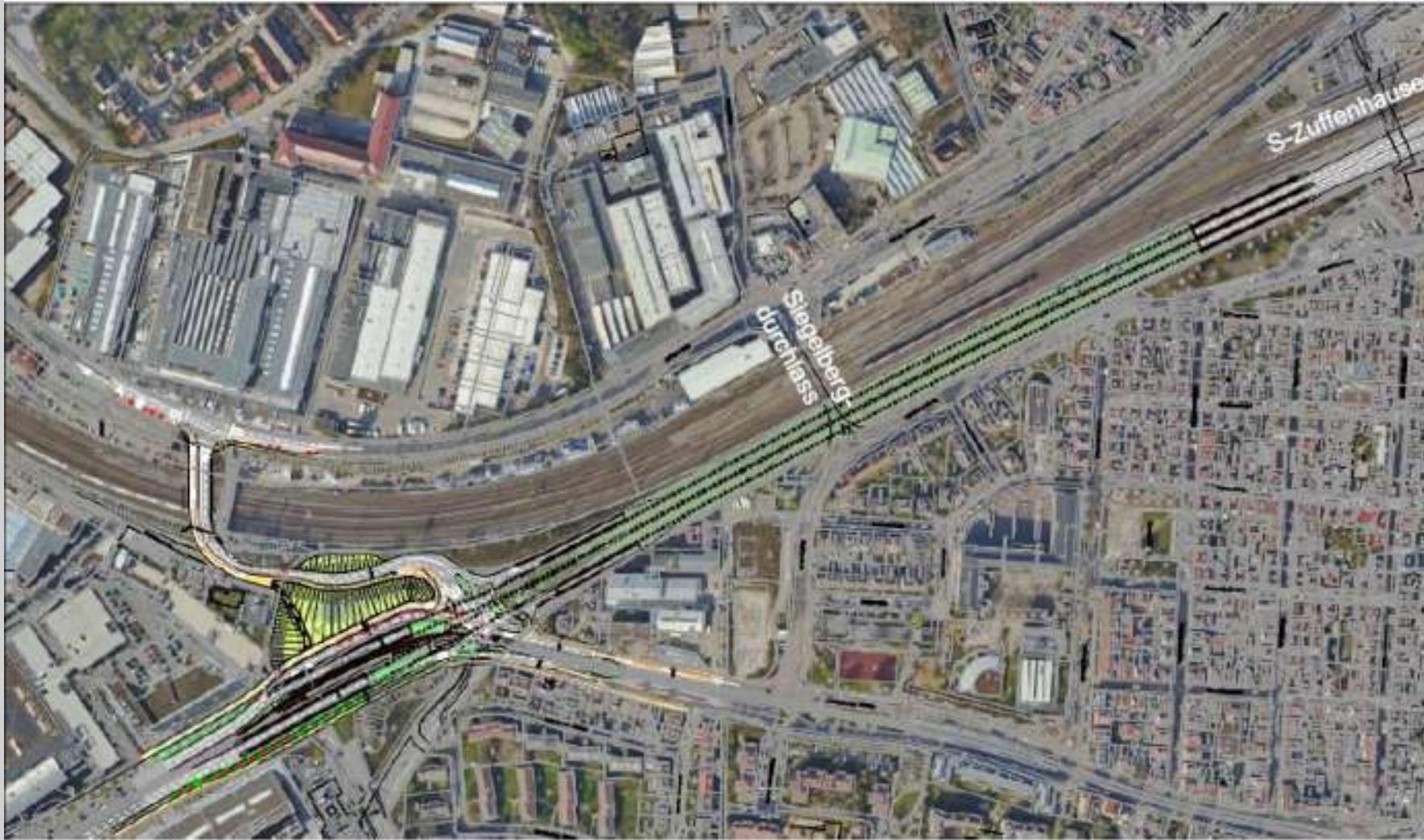


Mobilitätsdrehzscheibe Karl-Benz-Platz



Friedrichswahl / Zuffenhausen B10 / B27

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



Kosten: 400 Mio €
jährlich 600.000 €

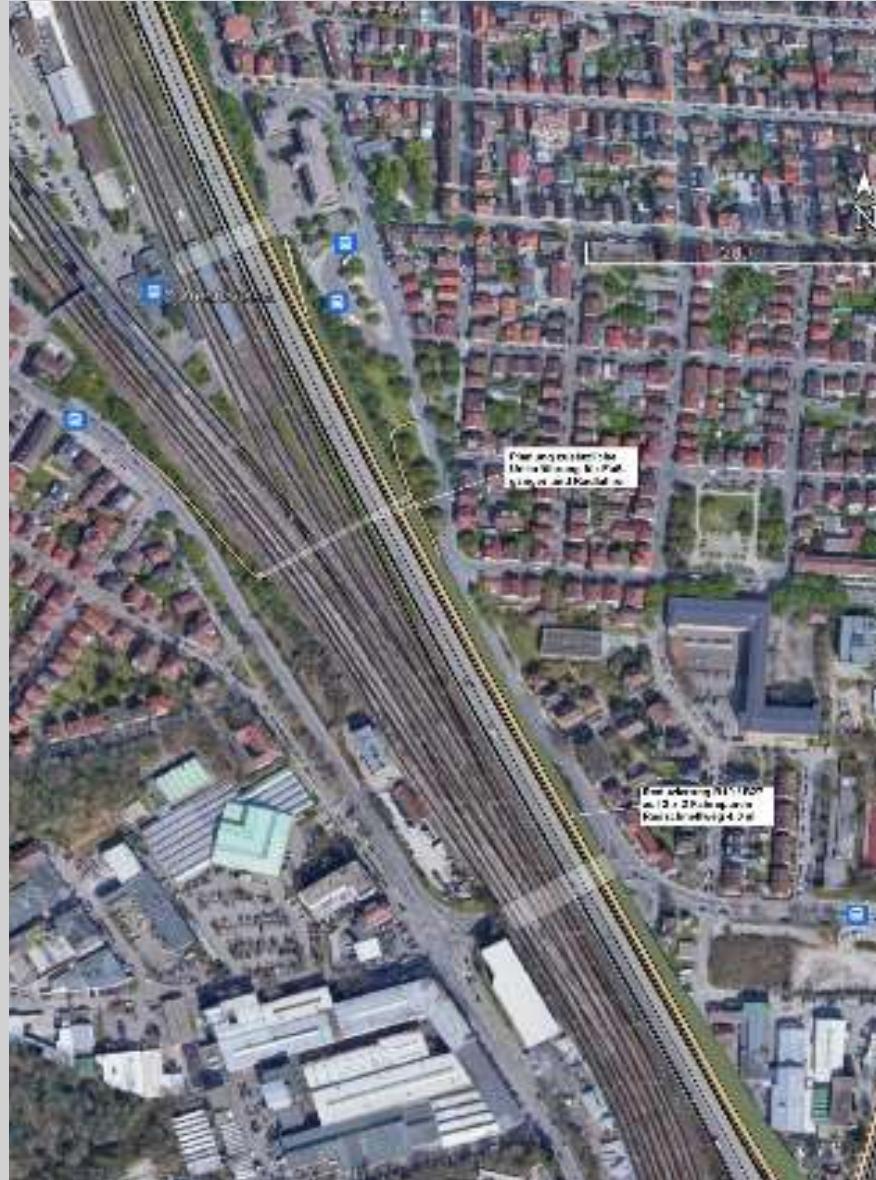
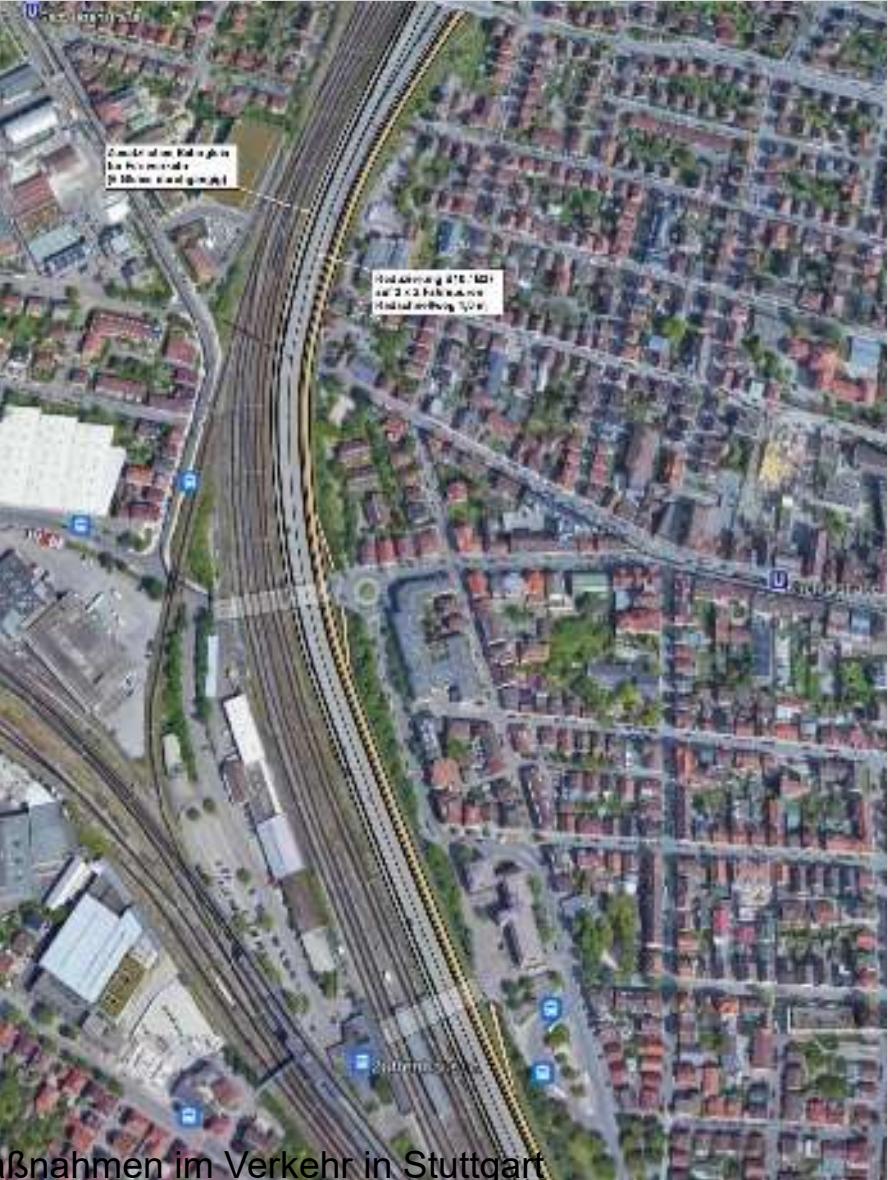
16.000 t CO₂

Planungsvorschlag VCD



Friedrichswahl / Zuffenhausen

Radschnellweg durch Rückbau B 10 / B 27



Geschwindigkeitskonzept Stuttgart

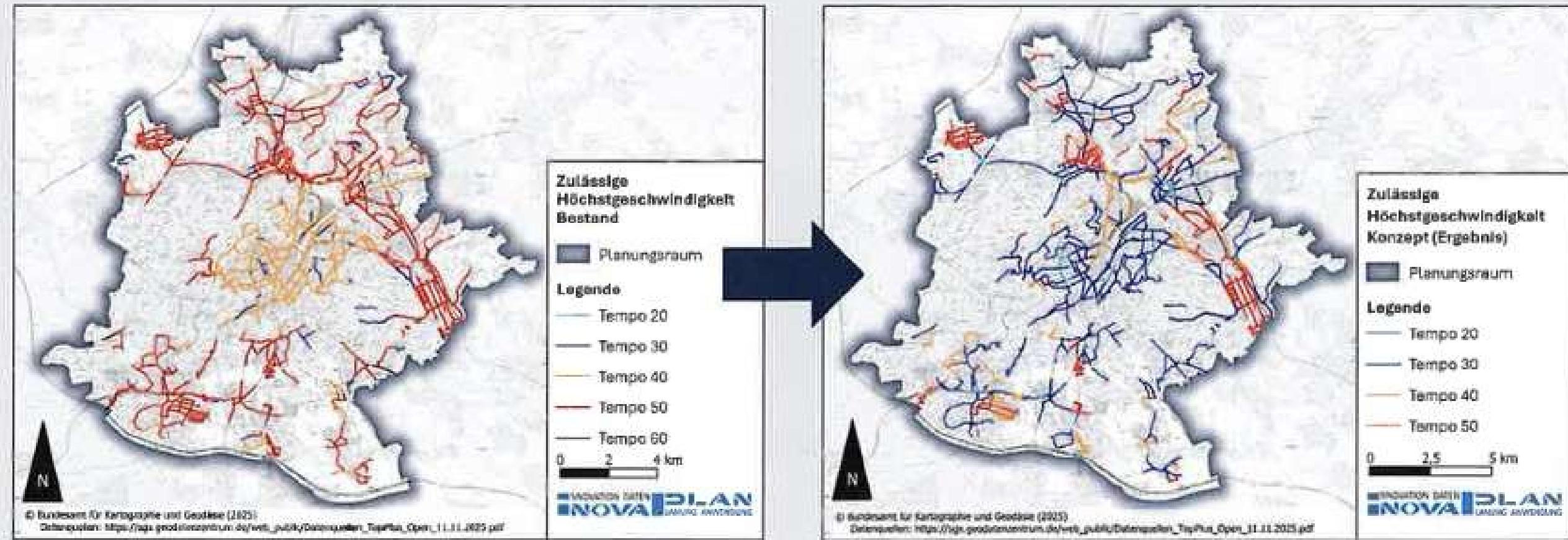


Bild 6: Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Bestand und Empfehlung, harmonisiertes Konzept

Vielen Dank fürs Zuhören und Mitdenken!