

# 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

## 1997: Klimaschutzkonzept Stuttgart (KLIKS)

Erste Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanzen

Auf Verkehrsbereich entfallen 28 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen

**Ziel:** Minus 30 % CO<sub>2</sub>-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 2002 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

## 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

## 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

## 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)

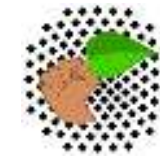
Keine Flüge zu Orten, die in 2 Stunden mit der Bahn erreichbar  
(es gibt heute nach wie vor Flüge nach Frankfurt und München)



# 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





# 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:** CO<sub>2</sub>-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)**
- **Lärminderungsplan (LMP)**
- **Nahverkehrsplan (NVP)**
- **Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP)**
- **Fußverkehrskonzept**
- **Radkonzept / Beschluss „fahrradfreundliche Stadt“ 2018**
- **Lebenswerte Innenstadt Zielbeschluss 2017 / 2023**

# Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

## Entwicklung THG-Emissionen in Stuttgart

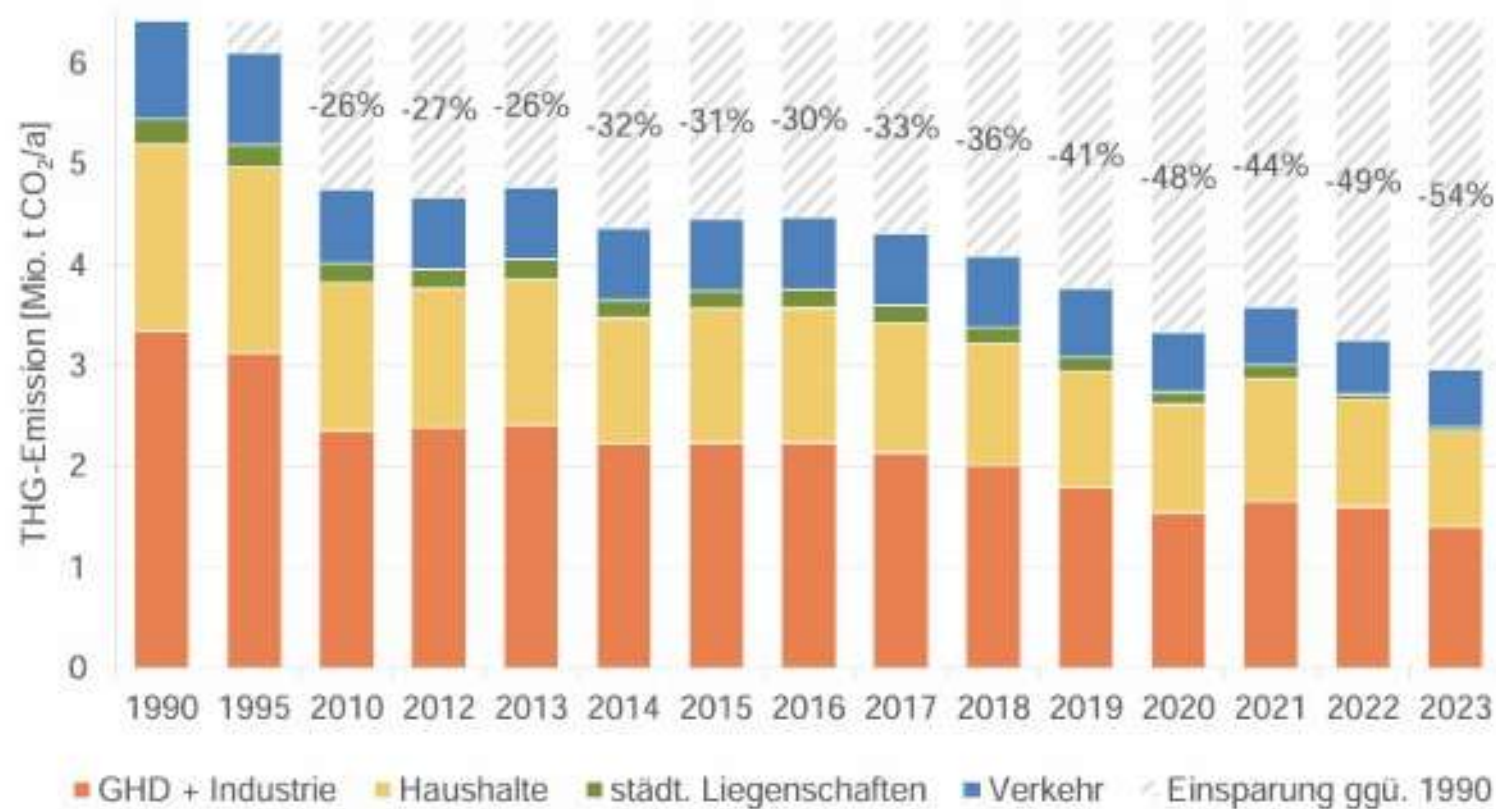
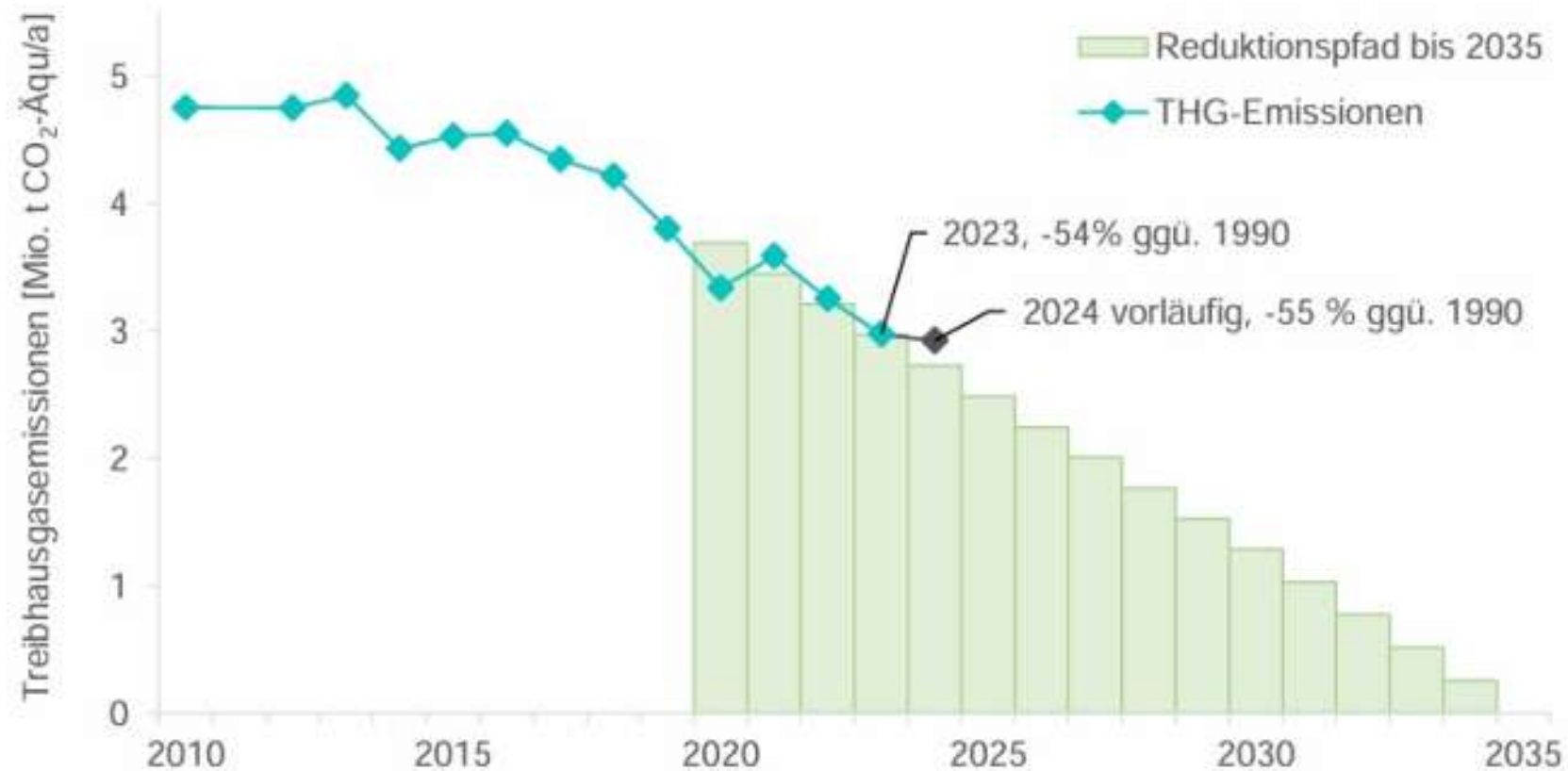


Bild 7 Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Stuttgart bis 2023, nicht witterungsbereinigt

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

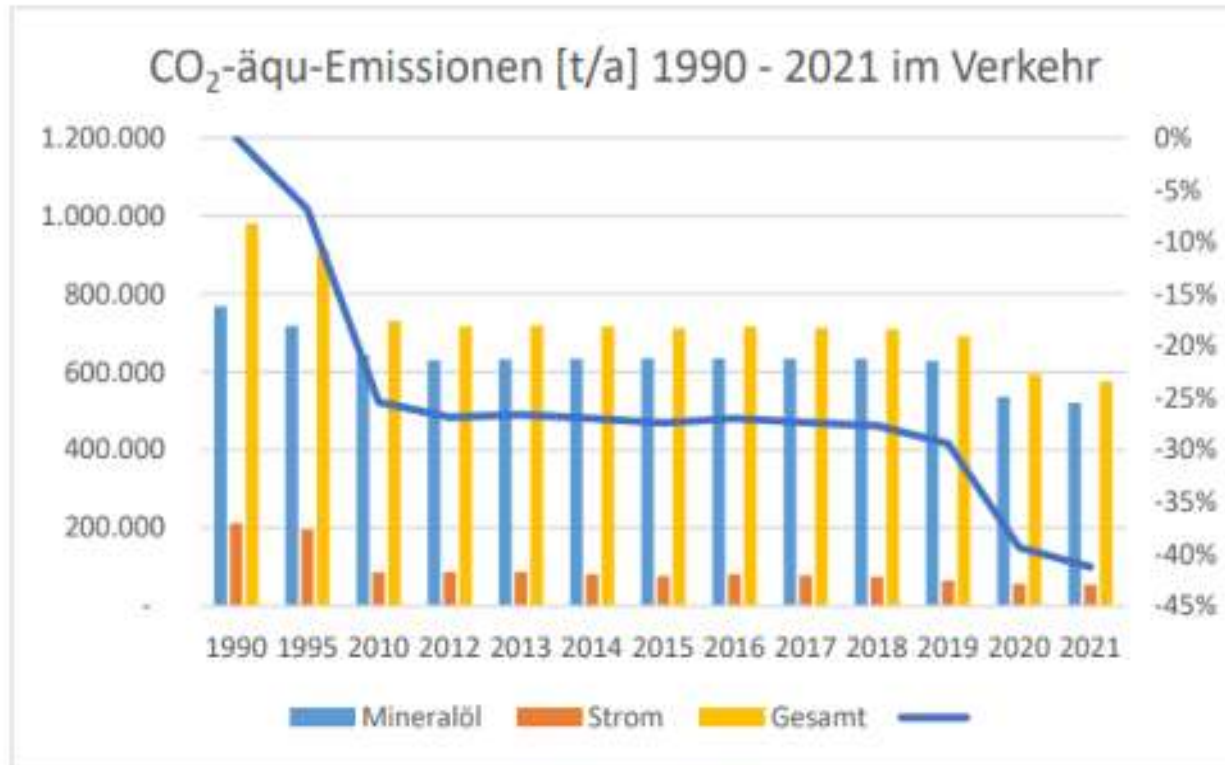
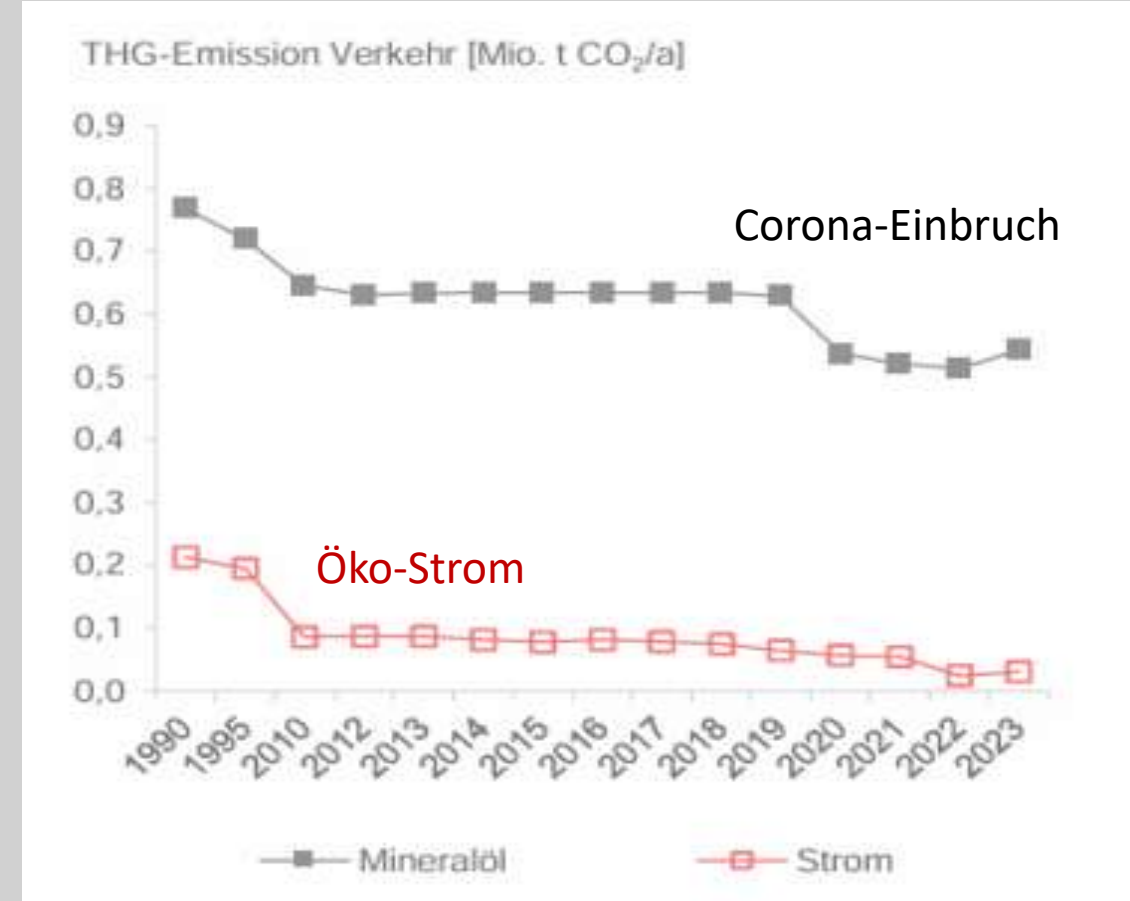


Abbildung 2: THG-Emissionen im Verkehr 1990 – 2021. Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz



In Stuttgart hat eine ähnliche Entwicklung stattgefunden. Die CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>äq. emittiert (2021)

# Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

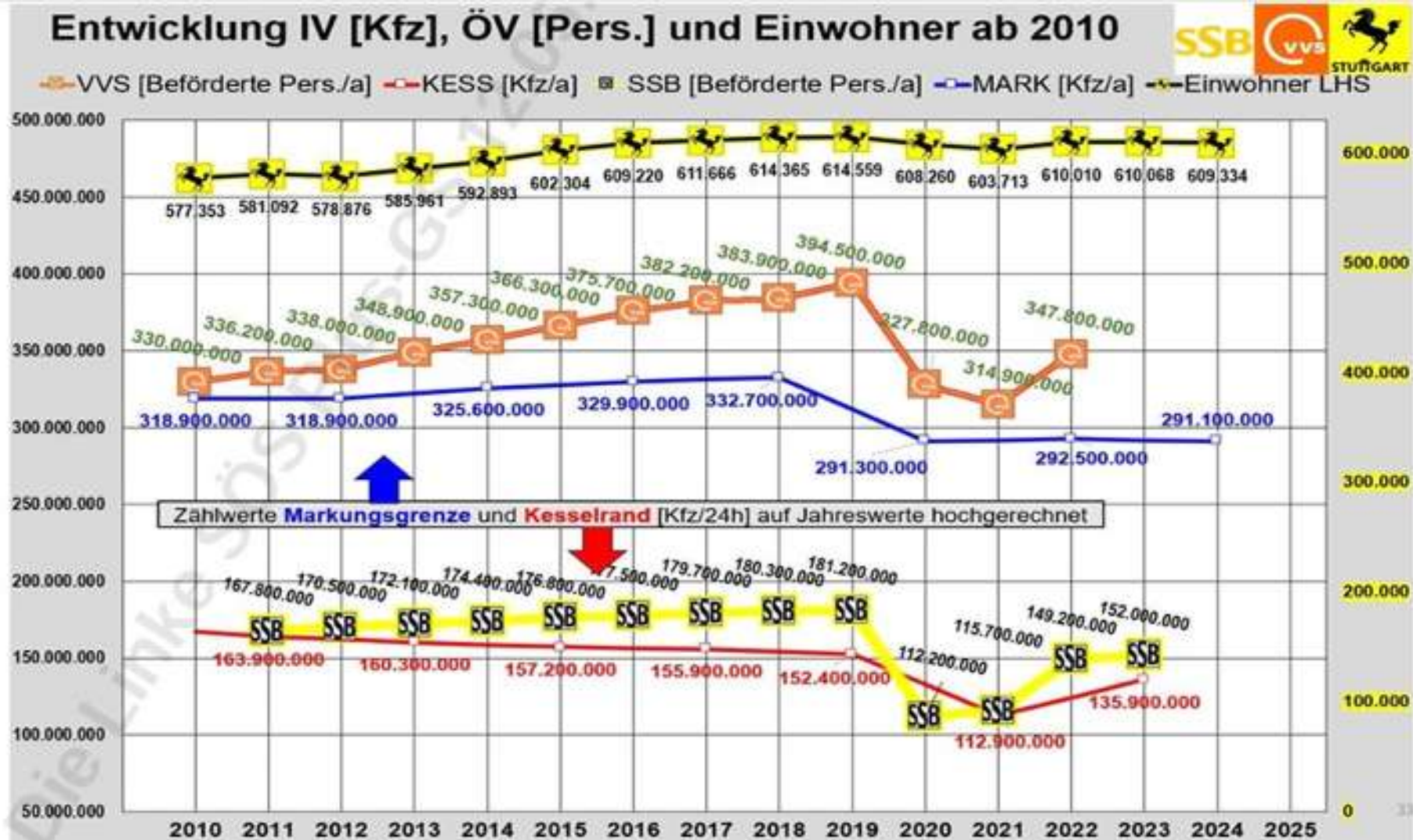
## Entwicklung Kfz-Verkehr Stuttgart



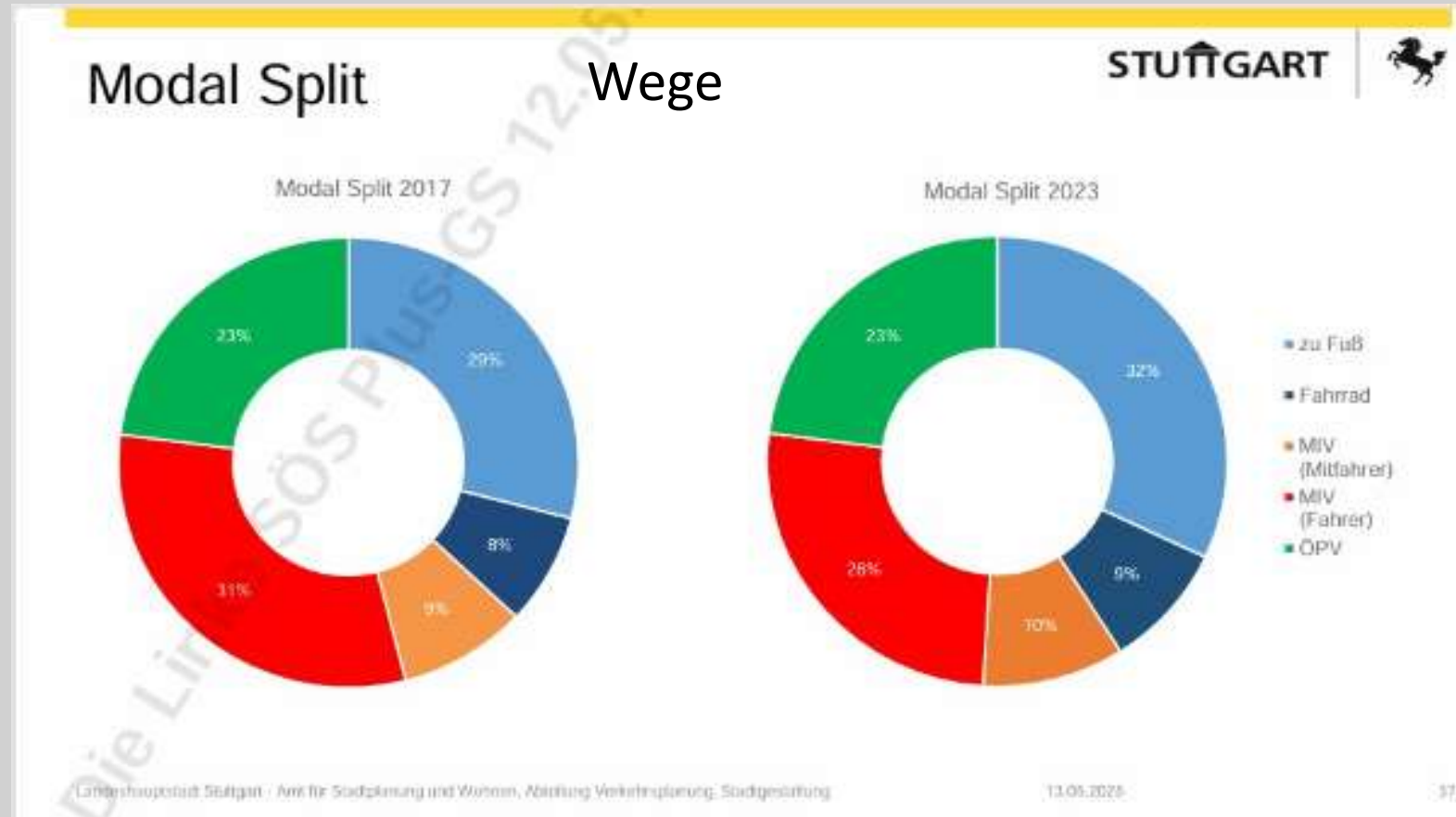


# Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

## Stadt mit Energieeffizienz 2009



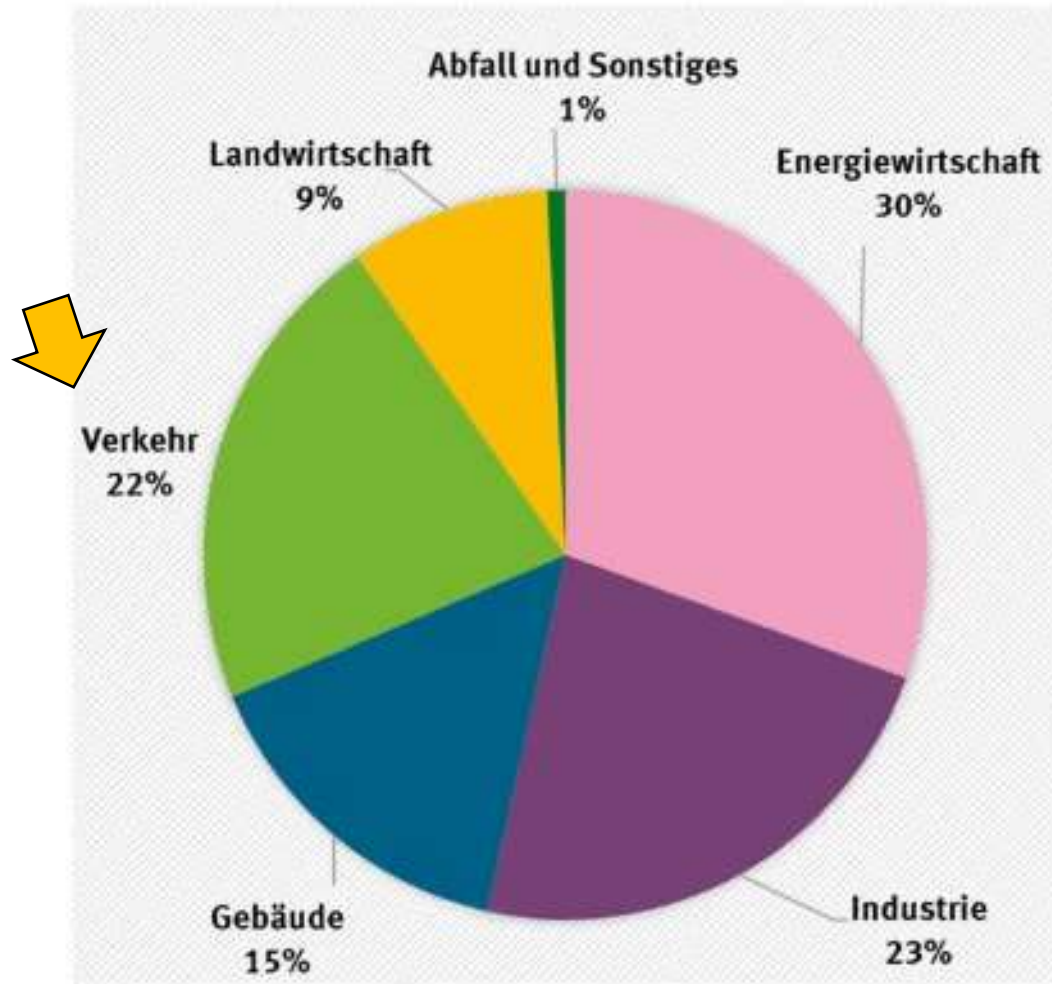
# Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich



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

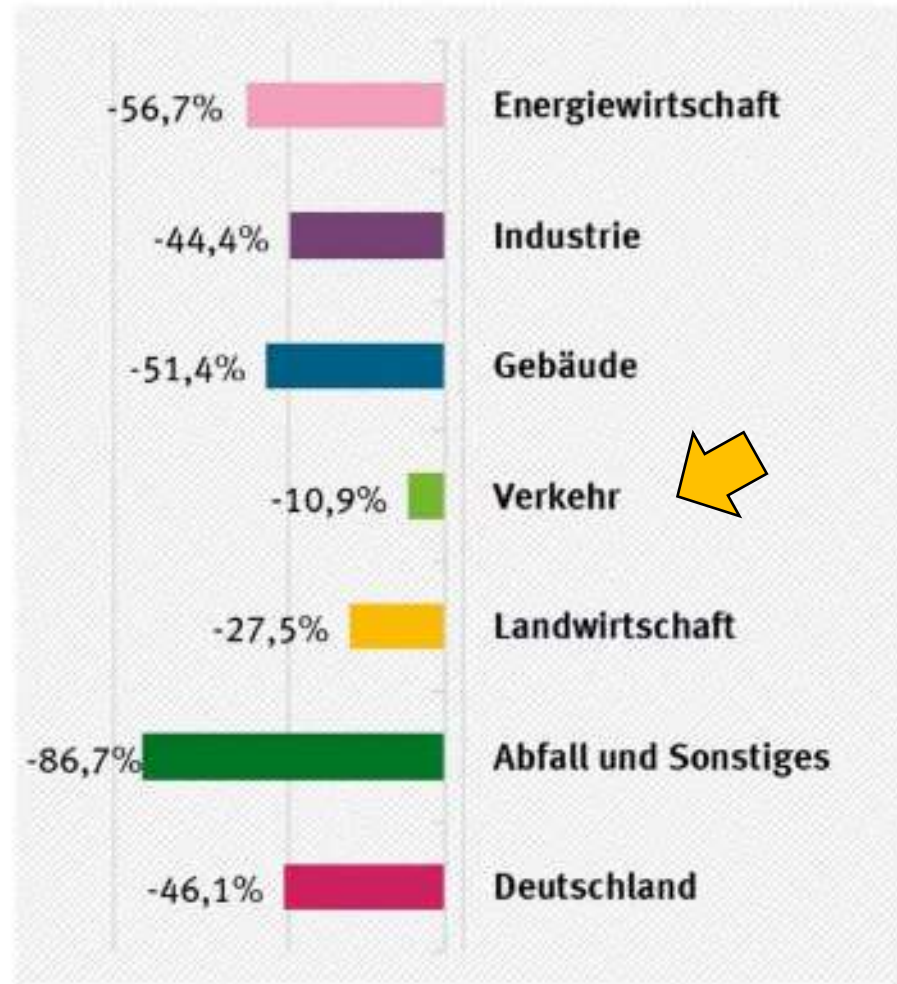
# Treibhausgasemissionen Bund

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



Anmerkung: ohne internationalen Verkehr, vorläufige Daten

Entwicklung der Treibhausgasemissionen nach Sektoren des KSG 1990-2023

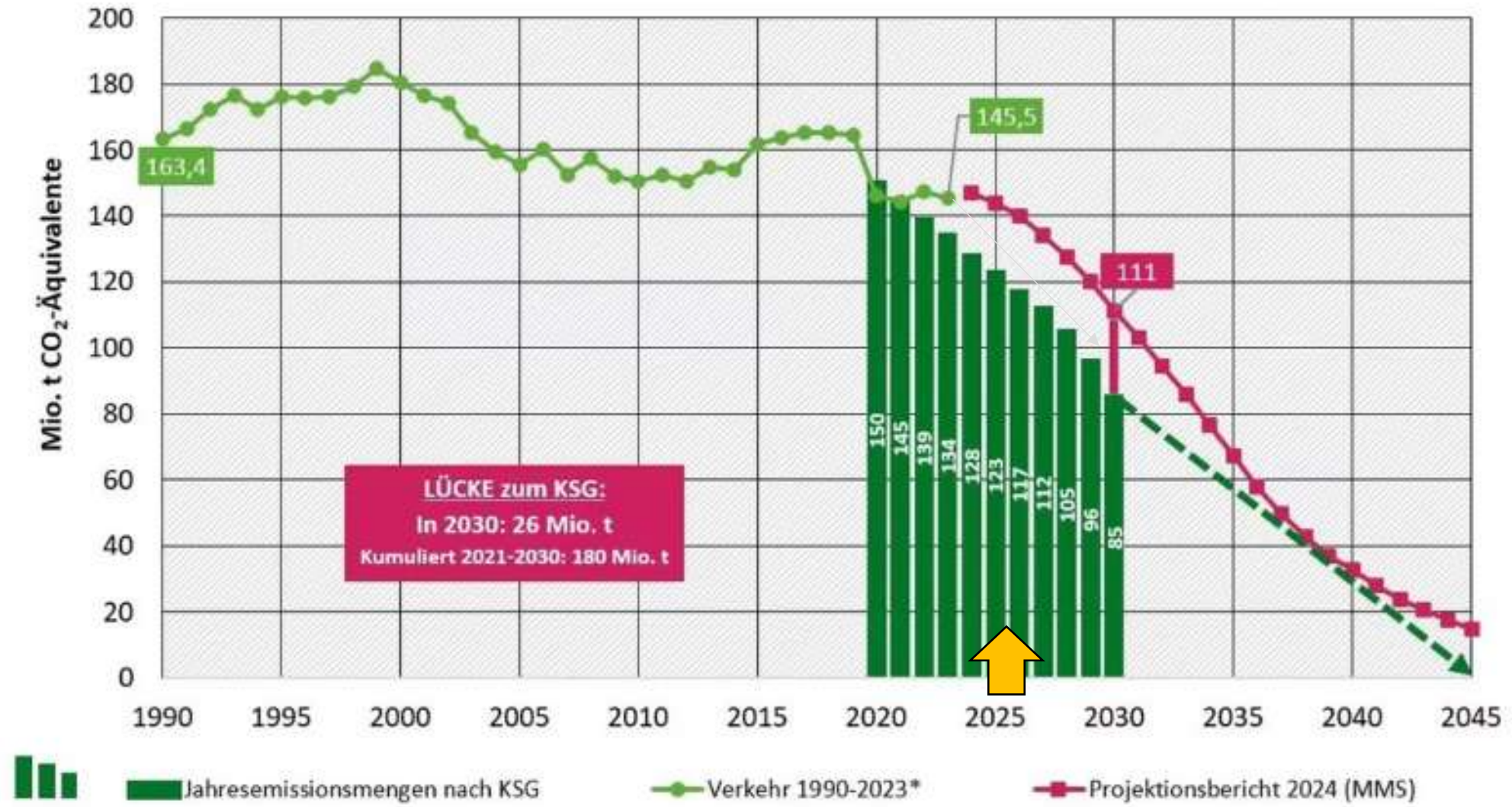


Anmerkung: ohne internationalen Verkehr, vorläufige Daten

Quelle: UBA 2024



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



\* bis 2023

Quelle: Umweltbundesamt / Bundesregierung (15.02.2024)

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

\* 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

# Klimaschutzkonzepte im Verkehrsbereich

## 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

**Klimaziel 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 %

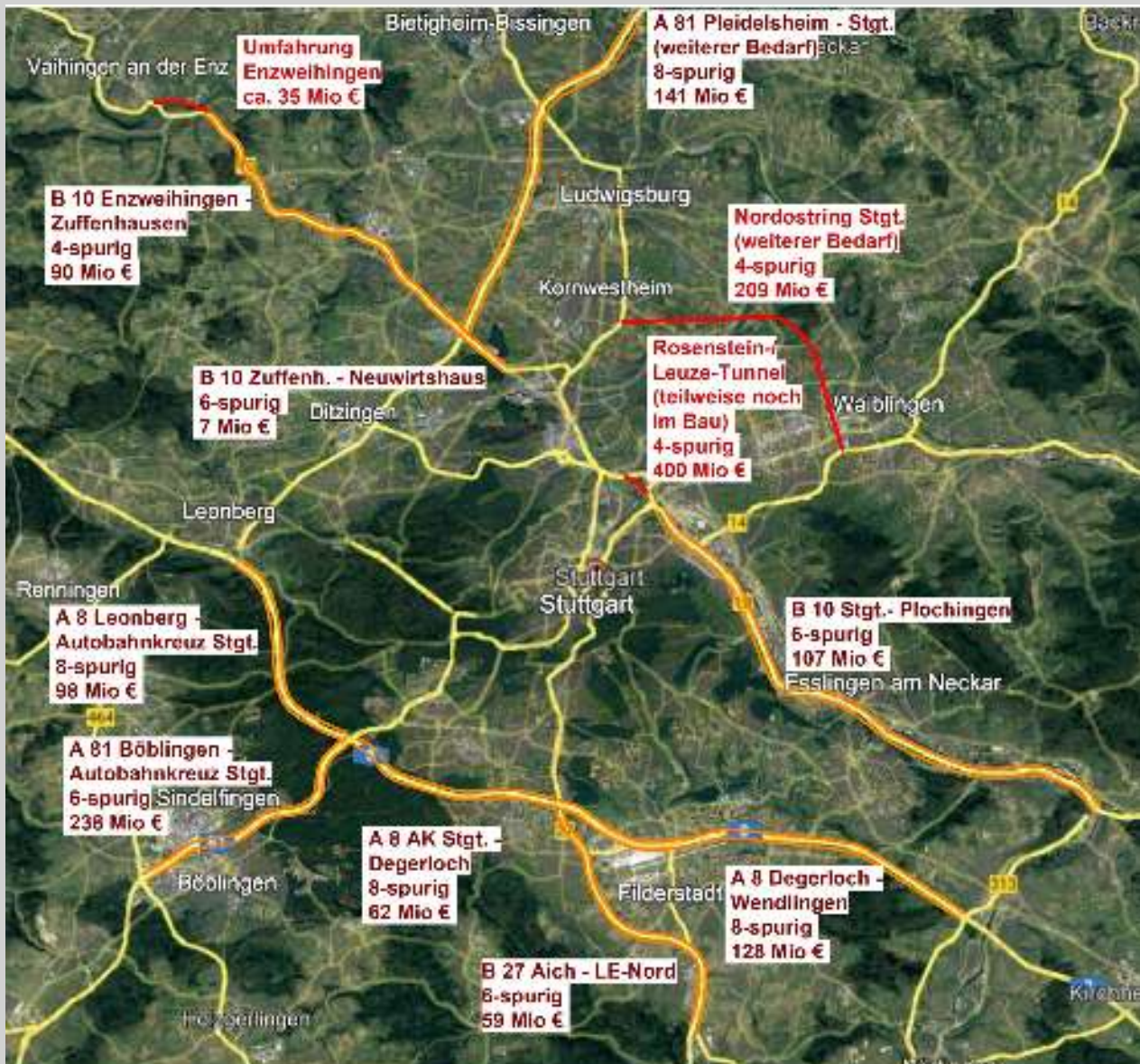
Lebensdauer eines Pkw      10 – 18 Jahre

2035 wird noch ca. die Hälfte der Pkw Verbrenner sein

## Wirksame Maßnahmen zur Verkehrswende

- Abschaffung aller klimaschädlichen Subventionen (Dienstwagenprivileg, km-Pauschale, Steuervergünstigung Kerosin + Diesel)
- CO<sub>2</sub>-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.bvwi.de/SharedDocs/DE/Publicationen/Gebundenesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf>  
 Autor: Christoph Link, VCO 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



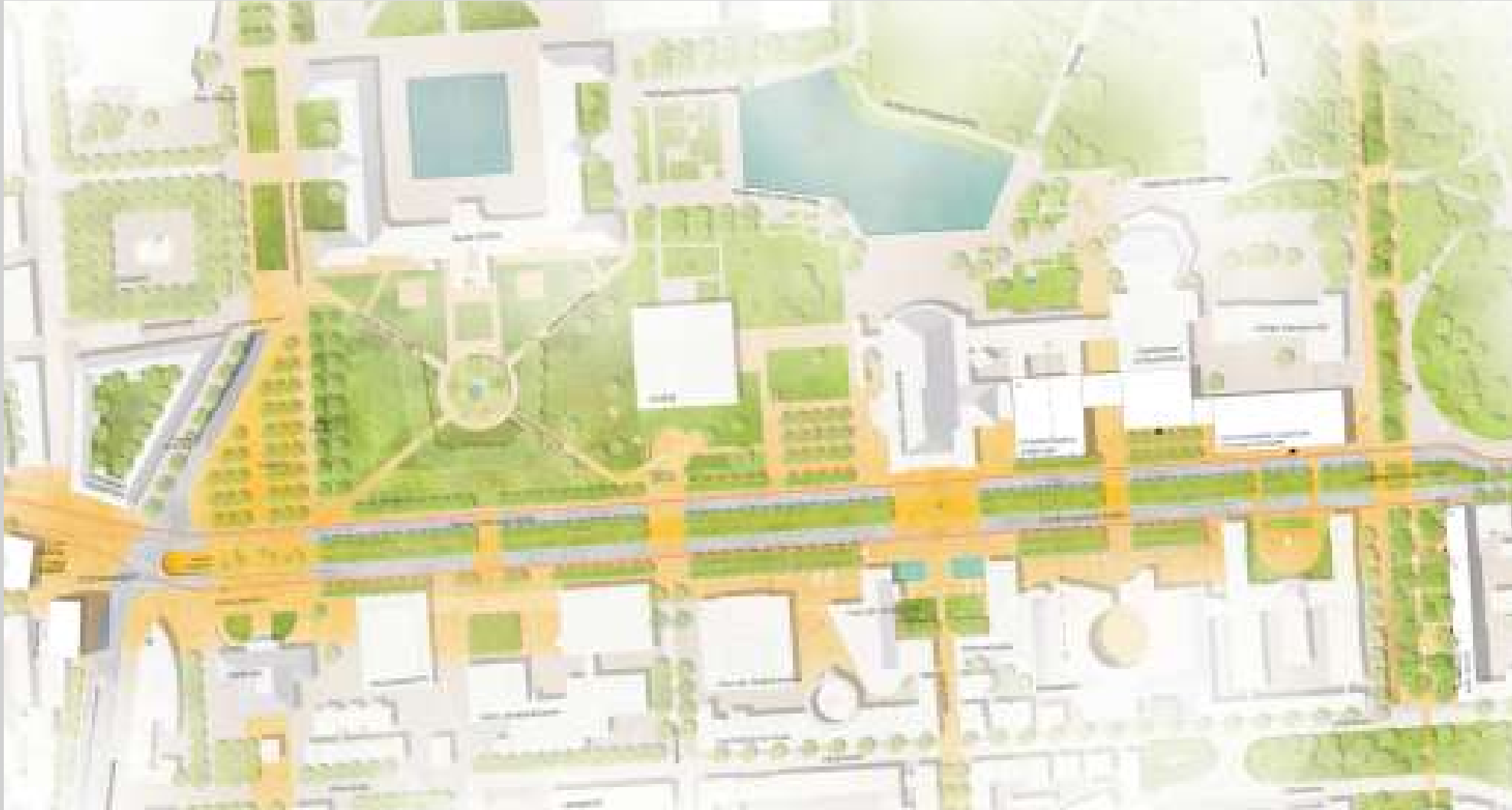
# Wettbewerb B 14-Rückbau / Neuer Stadtraum B 14

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

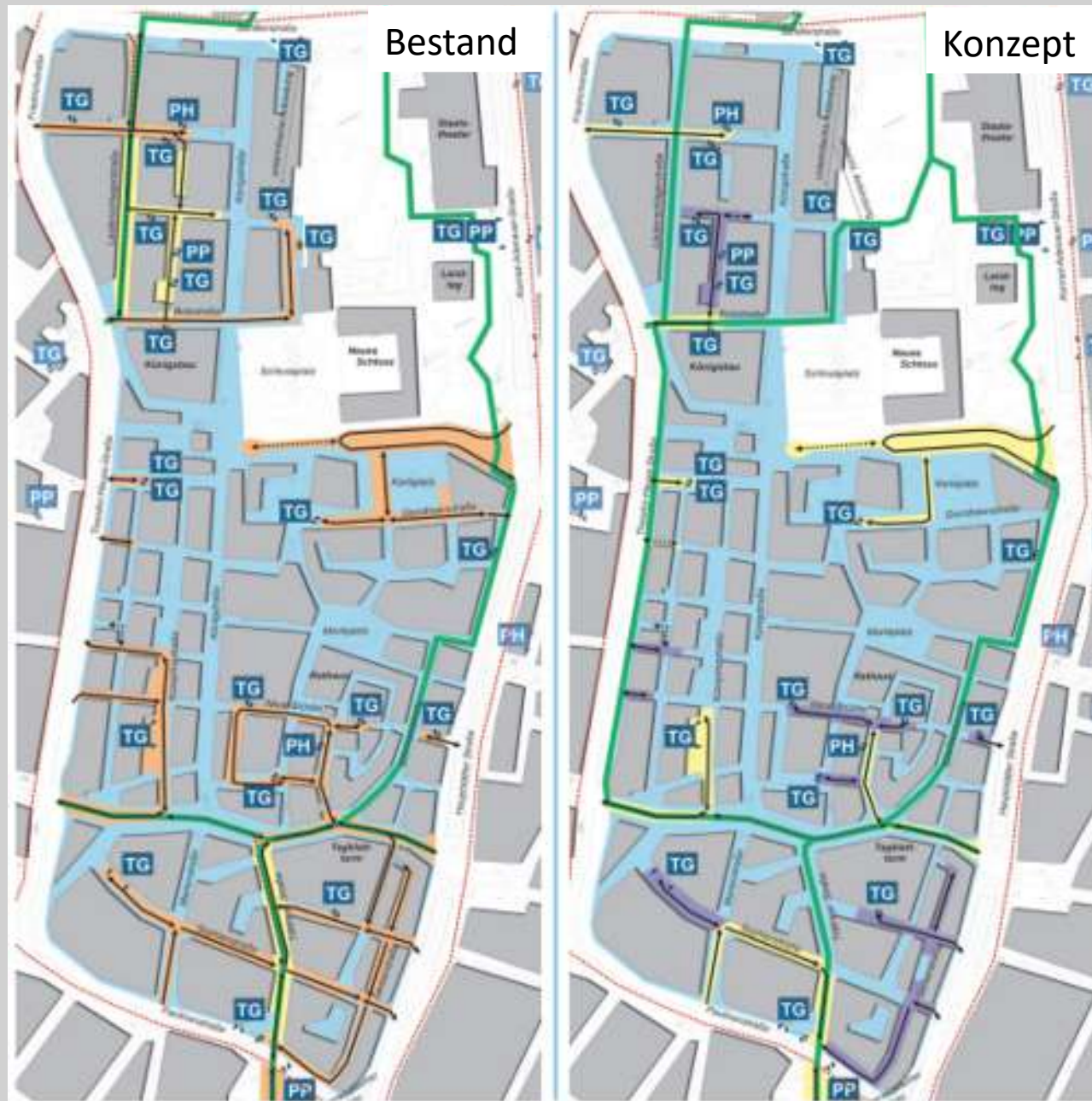
1. Preis ASP / Koeber / Stete Planung 2020



# Stuttgart lauft nai

2017



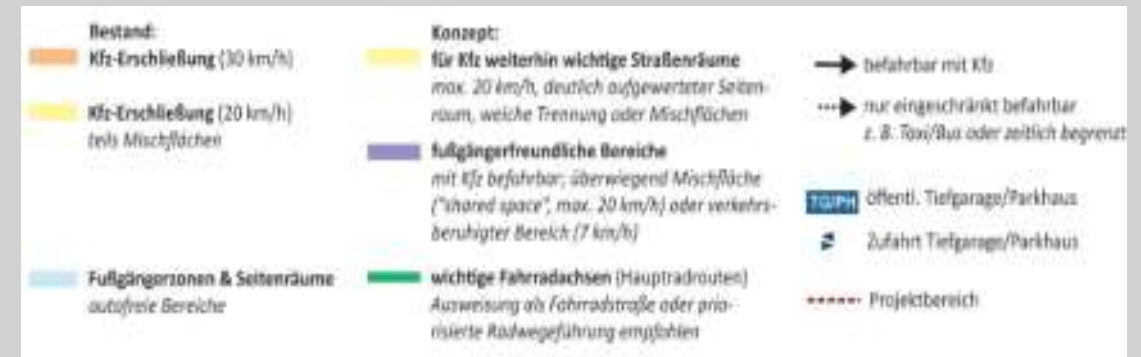


Lebenswerte Stadt für alle

Ein Konzept für die Stuttgarter Innenstadt

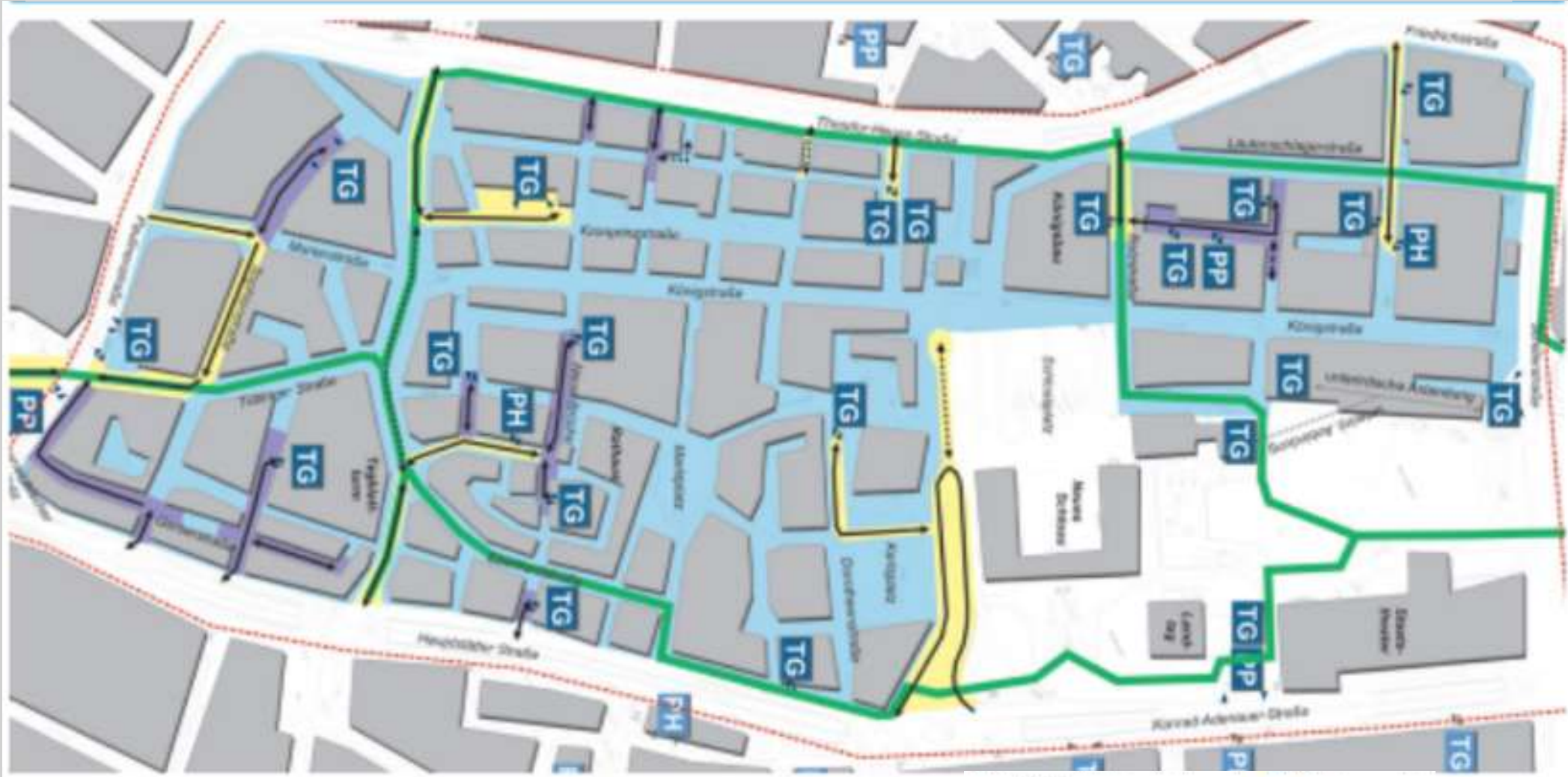
Es entfallen ca. 360 Stellplätze im Straßenbereich bei ca. 11.000 Stpl. In Parkhäusern und TG, davon sind Maximal ca. 60 % belegt.

Konzept Planersozietät



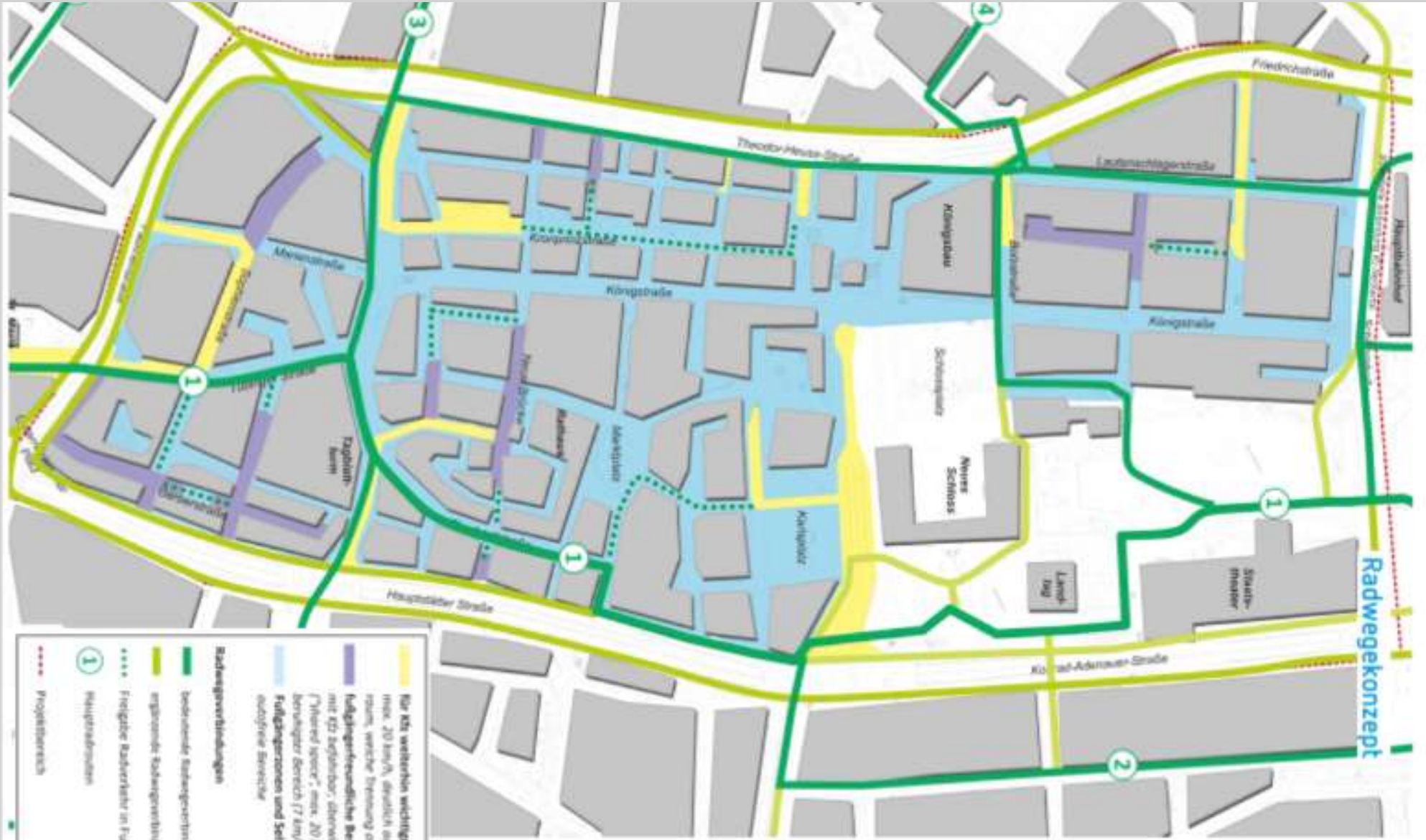


# Zielkonzept



<p><b>Konzept:</b></p> <p><b>für die weiterhin wichtige Straßenbahn:</b> max. 20 km/h, deutlich aufgewerteter Seitenraum, weiche Trennung oder Mischfläche</p> <p><b> Fußgängerfreundliche Bereiche:</b> entw. 10 befahrbar; überwiegend Mischfläche ("shared space", max. 20 km/h) oder verkehrsberuhigter Bereich (7 km/h)</p> <p><b> wichtige Fahrradachsen (Hauptachsen):</b> Ausweisung als Fahrradstraße oder priorisierte Radwegführung empfohlen</p>		<p>→ befahrbar mit Kfz</p> <p>→ nur eingeschränkt befahrbar z. B. Tax/Was oder zusätzlich begrenzt</p> <p><b>TG/PH</b> Tiefgarage/Verkehrshaus</p> <p><b>P</b> Zufahrt Tiefgarage/Verkehrshaus</p> <p>..... Projektbereich</p>
--	--	--

# Radwegekonzept





# Fußwegekonzept





# IBA 2027 – Stadt am Fluss Vernetzung Untertürkheim





# Wettbewerbsergebnis 1. Preis

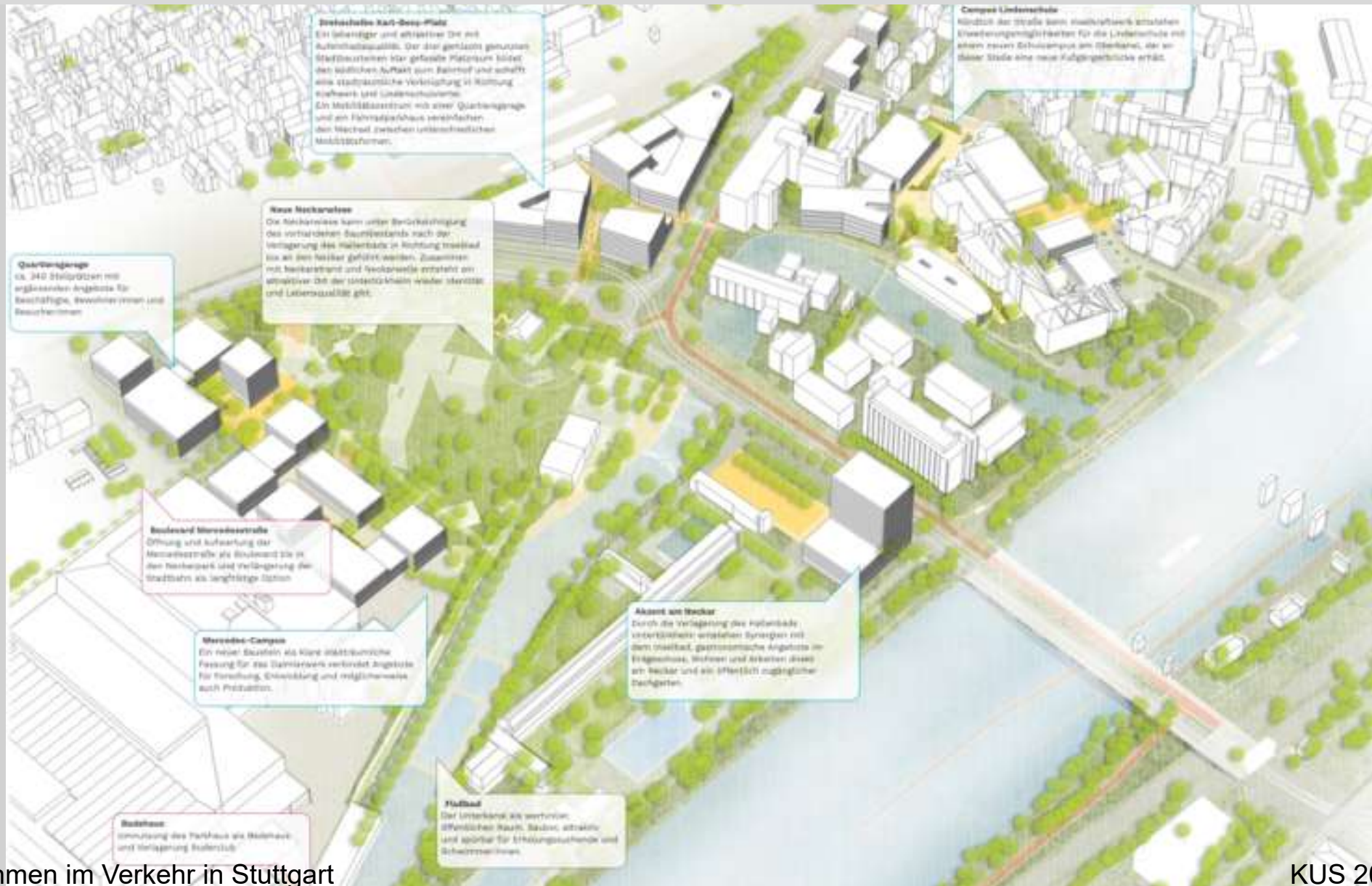
Planungsgemeinschaft Labor für urbane Orte  
und Prozesse mit Koeber Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung Link





# Wettbewerbsergebnis 1. Preis

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



# Mobilitätsdrehscheibe Karl-Benz-Platz





# Friedrichswahl / Zuffenhausen B10 / B27

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



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

**16.000 t CO<sub>2</sub>**



# Planungsvorschlag VCD





# Friedrichswahl / Zuffenhausen

## Radschnellweg durch Rückbau B 10 / B 27



# Geschwindigkeitskonzept Stuttgart

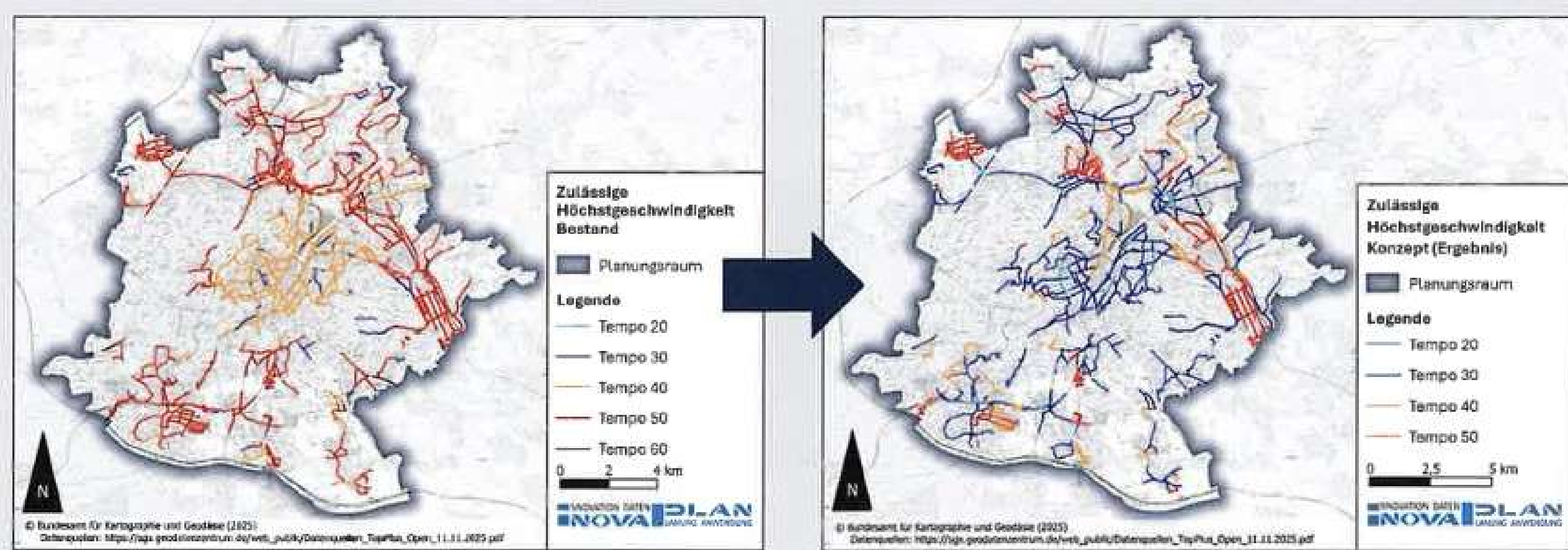


Bild 6: Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Bestand und Empfehlung, harmonisiertes Konzept

Vielen Dank fürs Zuhören und Mitdenken!