

Klimamobilitätsplan Stuttgart

Einbringung GR-Drucks. 262/2023 im STA am 23.04.2024



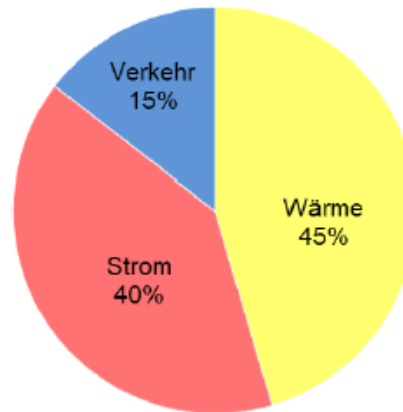


Anlass

- ✓ Klimaschutzgesetz des Landes – KMP als kommunales Instrument zur Verknüpfung von Mobilität und Klima
- ✓ Stuttgart ist Modellkommune
- ✓ Grundlage für höhere Landesförderung von Infrastrukturvorhaben (75% statt 50%)
- ✓ Enge Anbindung an andere städtische Planwerke (u.a. Aktionsplan Nachhaltig und innovativ Mobil, Nahverkehrsplan, Verkehrsentwicklungskonzept)
- ✓ Beitrag des Sektors Mobilität zum Ziel der Klimaneutralität 2035

Klimafahrplan und Klimamobilitätsplan

Treibhausgasemissionen



STAND 25.04.2022

Strom



- 1 Stromsparmaßnahmen
- 2 Ausbau von Solar PV und weiteren erneuerbaren Energien innerhalb Stuttgarts
- 3 Kohle- und Erdgasausstieg, **Umstellung auf grünen Wasserstoff** in den lokalen GuD-Kraftwerken
- 4 Ausbau Ökostrom-Erzeugung außerhalb des Stadtgebiets

Wärme



- 5 Sanierung von Bestandsgebäuden, insb. mit geringem Energiestandard
- 6 Steigerung Effizienz der Wärmeerzeugung
- 7 Ausbau des Fernwärmenetzes und Aufbau neuer, klimaneutraler Wärmenetze
- 8 Dekarbonisierung lokaler Wärmeerzeugung, auch durch lokale Quellen (Heizen, Industrieprozesse)

Verkehr



- 9 Reduktion des Verkehrsaufkommens
- 10 Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)
- 11 Elektrifizierung/Dekarbonisierung des verbleibenden Auto- und Wirtschafts- und Busverkehrs

Abfallwirtschaft



- 12 Optimiertes Abfallmanagement

Landwirtschaft



- 13 Treibhausgasarme Praktiken



Zusatzmaßnahmen¹

- 14 Abscheidung und Speicherung von CO₂ aus der Müllverbrennung
- 15 Sensibilisierung für klimafreundliche Ernährung, Konsum und Reiseverhalten
- 16 Reduktion Emissionen bei Bauprojekten und Beschaffung
- 17 Förderung von technischer Innovation zur Entwicklung und Förderung nachhaltiger Produkte



Wie erreicht man die angestrebte Reduktion der **verkehrsbedingten Emissionen** um 40% bis 2030 (Referenzjahr 2010)?

z.B. durch realistische Zielszenarien zu den „3 V“:

Verkehrsvermeidung:

Die Gesamtverkehrsleistung geht durch Reduktion der Wegeanzahl und mittlere Wegelänge um mindestens 5% zurück

Verkehrsverlagerung:

Mindestens 50% der Verkehrsleistung wird im Umweltverbund erbracht (Ausgangswert 2017: 42%), davon

- 42-50% im ÖPNV (Ausgangswert 2017: 36%)
- 6-9% im Radverkehr (Ausgangswert 2017: 2%)
- 3% im Fußverkehr (Ausgangswert 2017: 3%)

Verträgliche Abwicklung des Verkehrs:

Mindestens 15% der Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr wird klimaneutral zurückgelegt

Zusätzliche Ziele

Quantitativ

Steigerung des wegebezogenen Radverkehrsanteils am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr auf 25%

Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im City-Ring / Beschluss Wettbewerb B 14 um 50%

Reduktion des konventionell angetriebenen motorisierten Individualverkehrs im Talkessel um 20% (VEK)

Qualitativ

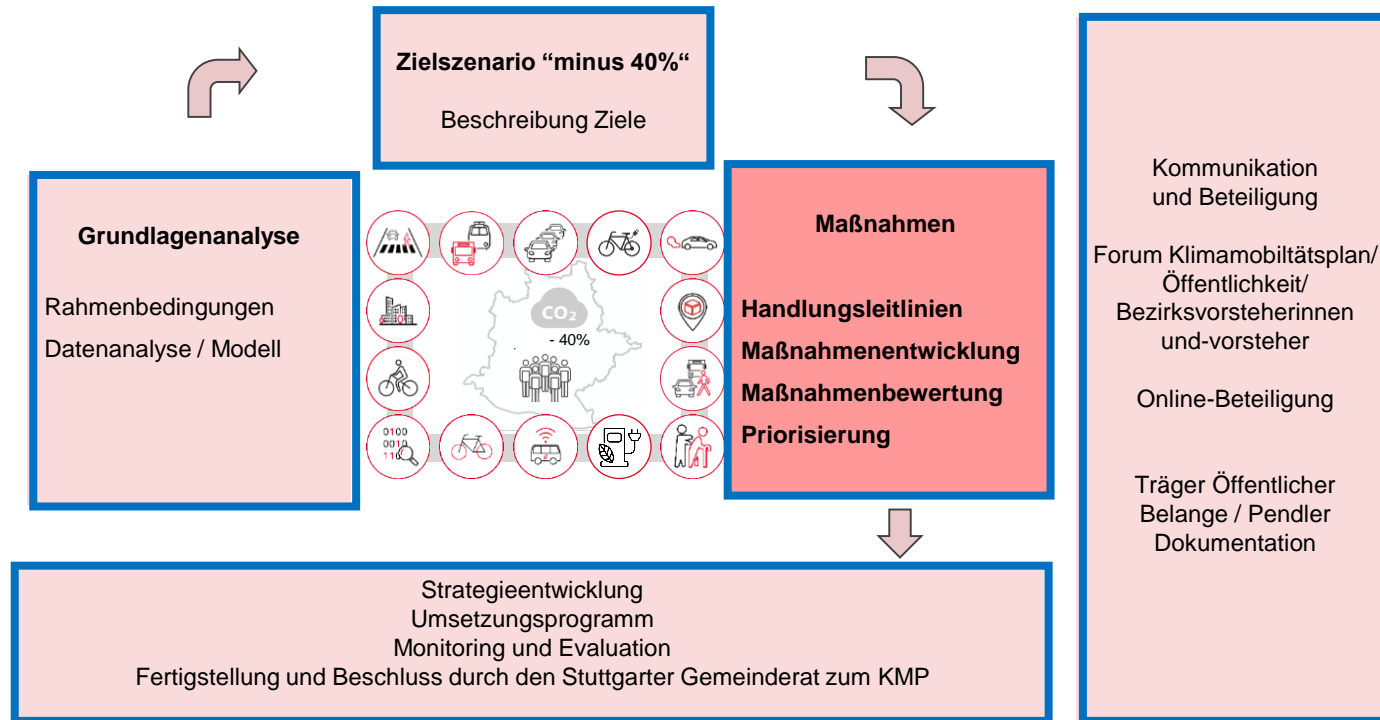
In Stuttgart wird eine effiziente, stadtverträgliche und ressourcenschonende Erreichbarkeit sichergestellt.

Alle gesellschaftlichen Gruppen haben einen (finanzierbaren) Zugang zu den Verkehrssystemen.

Die Ausgestaltung der Infrastruktur und ein respektvolles Miteinander ermöglichen eine sichere Fortbewegung.

Der öffentliche Raum zeichnet sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus.

Planungsansatz Klimamobilitätsplan Stuttgart

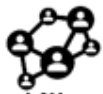


Bürgerbeteiligung

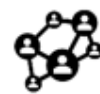
- ✓ Drei geschlossene Bürgerforen mit allen Stadtbezirken, Verbänden und Bürgerinnen und Bürgern
- ✓ Zwei öffentliche digitale Informationsveranstaltungen
- ✓ Ein Monat Online-Beteiligung



Beteiligung

Digitale
Auftaktveranstaltung

1. Forum
Klimamobilitätsplan

2. Forum
Klimamobilitätsplan

Digitale
Infoveranstaltung


Online-Beteiligung

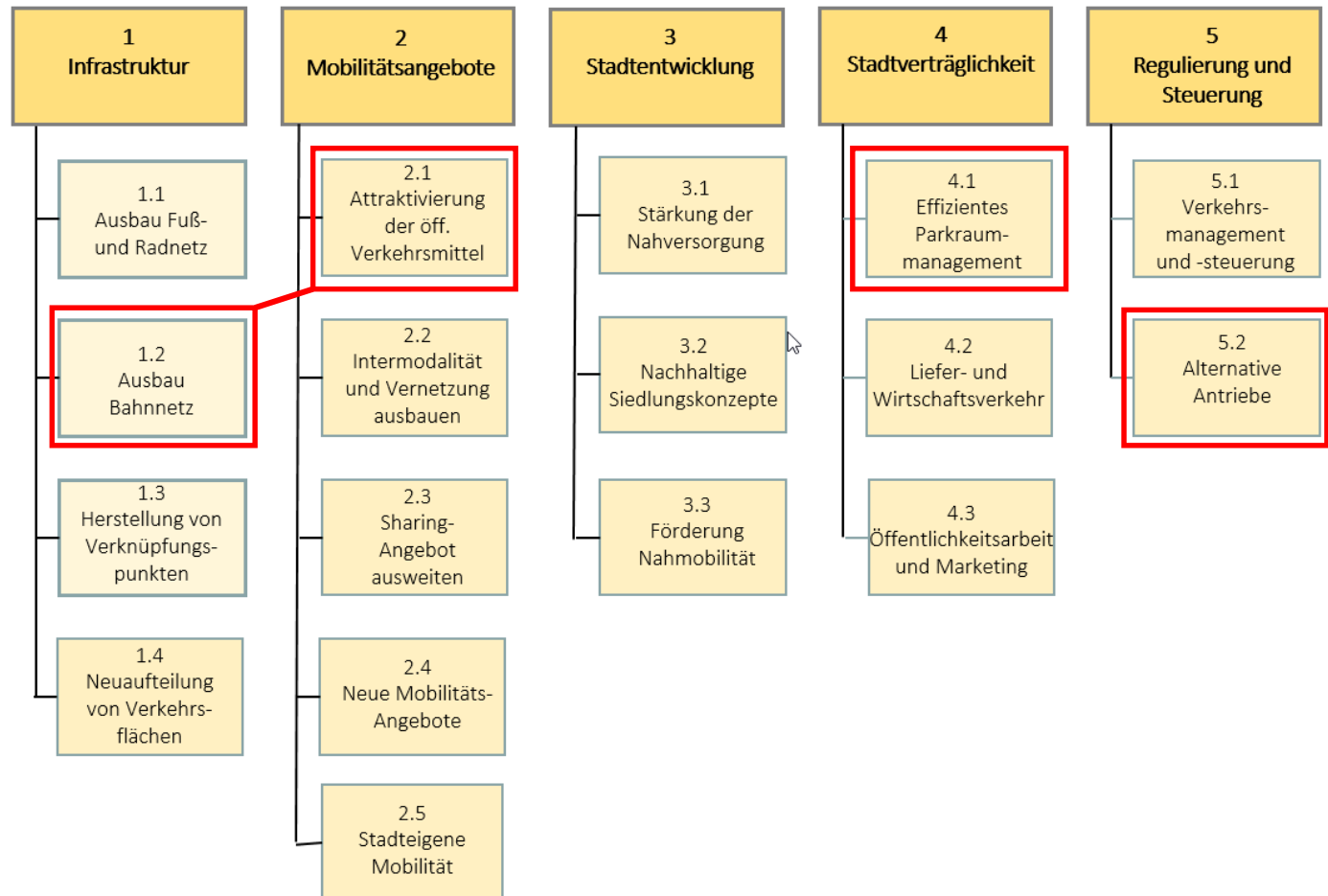

3. Forum
Klimamobilitätsplan


5 Maßnahmenfelder

17 Maßnahmenbündel

71 Einzelmaßnahmen

Vorgabe VM:
Städte müssen
drei besonders
klimawirksame
Maßnahmen
benennen



Beispiel für Einzelmaßnahmen

Maßnahmenfeld 2 Mobilitätsangebote

Maßnahmen 17 - 34

2.1 Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel	M17 Angebotserweiterungen im Busnetz M18 Angebotserweiterungen im Schnellbusliniennetz M19 Beschaffung zusätzlicher Busse M20 Attraktive Tarifprodukte M21 Haltestellenumfeldprogramm
2.2 Intermodalität und Vernetzung	M22 Stärkung der Marke polygo und Ausweitung des polygo-Angebots
2.3 Sharing-Angebot ausweiten	M23 Carsharing-Angebot ausweiten M24 Weitere Sharing-Angebote ausweiten M25 RegioRadStuttgart
2.4 Neue Mobilitätsangebote	M26 E-Lastenradförderung für Stuttgarter Familien M27 E-Trike-Förderung für mobilitätseingeschränkte Personen M28 Langfristige Lastenradvermietung „Stuttgarter Rössle“ M29 SSB Flex
2.5 Stadteigene Mobilität	M30 Firmenübergreifende Fahrgemeinschaften M31 Jobticket der LHS M32 Dienstradleasing bei der LHS über Jobrad „StuttRad“ M33 Mobiles Arbeiten bei der LHS M34 Mitarbeiter Laden

Ergebnisse des KMP

- ✓ **Fahrleistung Kfz-Verkehr 2010 – 2030:**
Abnahme um 14,8 Prozent
- ✓ **CO₂-Reduktion 2010 – 2030:**
Abnahme um 45,7 Prozent

Weiteres Vorgehen

- ✓ KMP zügig beim VM einreichen, um die Chancen auf den Klimabonus zu wahren
- ✓ Bei weitergehenden Vorschlägen aus dem Gemeinderat bitte die Verwaltung jenseits des KMP beauftragen, tätig zu werden
- ✓ Das Monitoring (Kap. 7 des KMP) wird eng mit dem Aktionsplan „Nachhaltig und innovativ mobil“ verknüpft

Maßnahme 47: Erhöhung der Parkgebühren und -entgelte

Parkgebühren City:

- ✓ 1.1.2020 um 10-15 % und 1.1.2024 um 20 % erhöht
- ✓ 1.1.2027 und 1.1.2030 jeweils maßvolle und an der ÖPNV-Preisentwicklung orientierte Erhöhung

Parkgebühren übrige Bewirtschaftungsgebiete:

- ✓ 1.1.2020 um 20-25 % und 1.1.2024 um 20 % erhöht
- ✓ 1.1.2027 und 1.1.2030 jeweils maßvolle und an der ÖPNV-Preisentwicklung orientierte Erhöhung

Parkentgelte:

- ✓ 1.7.2020 und 1.1.2024 um jeweils 10 % erhöht
- ✓ 1.1.2027 und 1.1.2030 jeweils maßvolle und an der ÖPNV-Preisentwicklung orientierte Erhöhung

Maßnahme 47: Erhöhung der Parkgebühren und –entgelte

Bewohnerparken:

- ✓ Verwaltungsgebühr pro Jahr EUR 30,70 (bundesweite Regelung)
- ✓ Es ist vorgesehen, durch städtische Rechtsverordnung diese Gebühr ab dem 1.1.2027 auf EUR 50 und ab dem 1.1.2030 auf 75 EUR zu erhöhen.
- ✓ In der LHS werden derzeit in den bestehenden Parkraummanagementgebieten ca. 50 000 Bewohnerparkausweise ausgegeben.
- ✓ Die Tendenz ist steigend und wird sich analog zu den vorgesehenen Erweiterungen des Konzeptes in den nächsten Jahren mit deren Umsetzung weiter erhöhen.
- ✓ Deshalb sind Staffelungen nach Gewicht, Länge etc. mit einem hohen und zunehmenden Verwaltungsaufwand verbunden.



1. Übergreifendes Ziel

THG-Bilanz der Stadt Stuttgart

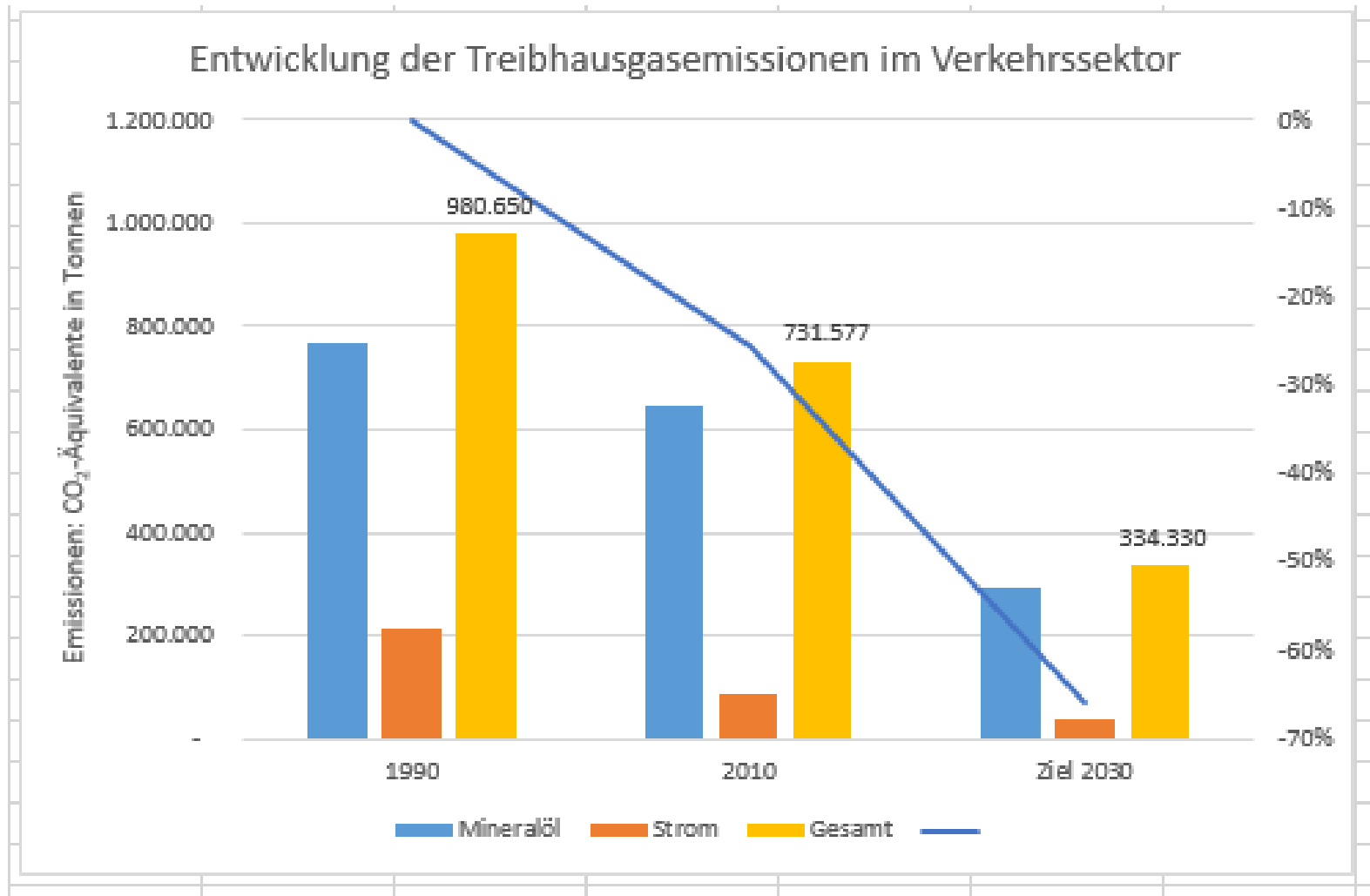
2. Wichtige Ziel-Indikatoren

Modal Split, Kfz-Bestand, Kfz-Verkehr, Entwicklung
E-Mobilität, Ausbau Rad- und Fußverkehr,
ÖPNV-Kennzahlen

3. Maßnahmen-spezifisches Monitoring

Verknüpfung mit Monitoring des Aktionsplans Nachhaltig und Innovativ mobil in Stuttgart.
Abfrage über Mittelverwendung und Umsetzung Bericht an den Gemeinderat (zu jedem Haushalt)

Reduktion 1990 – 2030 um 66%



Annahmen zur Flottenzusammensetzung im Zieljahr 2031

Fahrzeugklasse	Flottenanteil	Berechnung Stuttgart (ptv)	Akzeptierter Wert des VM	
			Stuttgart	Freiburg
Pkw	BEV	25,00%	17,40%	22,00%
	Hybrid (PHEV)	9,50%	9,50%	9,50%
	FCEV/ReFuels	4,00% ⁺	0,00%	0,00%
LNF	BEV	16,00%	10,90%	14,50%
	Hybrid (PHEV)	5,00%	2,20%	8,50%
	FCEV/ReFuels	4,00%	0,00%	0,00%
SNF	BEV	15,00%	9,30%	12,00%
	Hybrid (PHEV)	0,00%	0,00%	0,00%
	FCEV/ReFuels	2,00%	0,00%	0,00%