

Rückmeldungen aus der Interessensgruppen-Befragung



Katholische Kirche
in Stuttgart

Neue Energie. Für unsere Zukunft.



Evangelische
Kirche
in Stuttgart

TRUMPF



CIS
CITY-INITIATIVE
STUTTGART E.V.



KEA-BW
DIE LANDESENERGIEAGENTUR

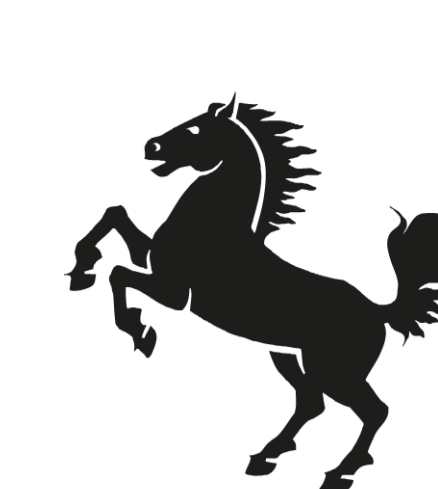
stadtmobil
carsharing

GREENPEACE
Stuttgart



Gliederung

Interessensgruppe	Beschreibung	Seite
Scientists for Future RG Stuttgart	Vereine und NGOs	1
Greenpeace	Vereine und NGOs	2
adfc Stuttgart	Vereine und NGOs	3
eFuelsNOW e.V.	Vereine und NGOs	4
Initiative Bürger:innenrat Klima Stuttgart	Vereine und NGOs	5
TRUMPF SE	Unternehmen	6
Katholischer Stadtdekanat Stuttgart	Kirchen und weltanschauliche Gruppen	7
Evangelischer Kirchenkreis Stuttgart	Kirchen und weltanschauliche Gruppen	8
Stadtwerke Stuttgart GmbH	Unternehmen	9
BUND-Kreisverband Stuttgart	Vereine und NGOs	10
Stadtmobil Stuttgart	Unternehmen	11
<i>Automobilunternehmen</i>	(Möchte namentlich nicht genannt werden)	12
City-Initiative Stuttgart e.V.	Vereine und NGOs	13
<i>Mobilitäts- und Logistikunternehmen</i>	(Möchte namentlich nicht genannt werden)	14
KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH	Agenturen und Verbände	15



A Scientists for Future RG Stuttgart

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung	Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Verbot von Parken im Straßenraum der Innenstadt 2. Rückbau von Fahrspuren 3. Eine City-Maut ist in Städten mit begrenztem Platzangebot wie Stuttgart notwendig 4. Parkraum außerhalb der Innenstadt sollte in Grünflächen und Straßenbäume umgewandelt werden, auch wenn es gegen den Widerstand von Anwohnern geht 5. Anreize: eine Erweiterung des Stadtbahnnetzes und die Umsetzung größerer Ideen für den Radverkehr, wie z.B. einen Radschnellweg durch den Pragtunnel oder eine Seilbahn 6. Zeitliche Staffelung von Gebühren und Restriktionen, um das Pendeln mit dem Auto zu reduzieren 7. "große Lösung" für den Autoverkehr: Weiterführung des Heslacher Tunnels bis zum Dreieck am Neckapark in Wangen, dafür Rückbau der Achse Hauptstätter bis Willy Brandt Straße bis Necker auf Boulevard, Tunnelausgänge zur Innenstadt am Marienplatz und aus Wagenburgtunnel 8. Die Logistik-Konzepte sollten sich auf Hubs und die Verteilung mit kleineren E-Fahrzeugen konzentrieren 9. Quartiersgaragen sind nicht zukunftsfähig, da Neubauprojekte zu langwierig und nicht klimaneutral sind. Die gezielte Nutzung von bestehenden Parkhäusern kann schnellere Wirkungen erzielen 		<ol style="list-style-type: none"> 14. Anreize zur höheren Besetzung von Pkw nötig 15. Das Blockieren von Ladesäulen, auch durch E-Fahrzeuge, sollte wirksam sanktioniert werden 16. Die Parkraumbewirtschaftung soll einen sozialen Ausgleich haben, u.a. durch höhere Gebühren für große/teure Fahrzeuge, Sozialkriterien und Bestandsschutzabbau 17. Subventionierung der Abschaffung privater Fahrzeuge sowie der Zugang zum ÖPNV 18. Bei Neubauvorhaben sollen Pkw-Stellplätze gedeckelt oder ganz weggelassen werden 19. Bevorzugung der Fußgänger und Radfahrer bei der Priorisierung von Ampelschaltungen 20. Privatparkplätze sollten besteuert werden, um zu verhindern, dass das Autofahren durch Pendler subventioniert wird 21. Das Erreichen von Klimazielen muss Priorität haben, Änderungsresistenten darf nicht nachgegeben werden 22. Im Gemeinderat müssen Fraktionen, die sich gegen jede Einschränkung für das Auto aussprechen, per Mehrheit überstimmt werden 23. Einzelne Ämter der Landeshauptstadt dürfen nicht die Umwandlung von Parkraum und dessen Bewirtschaftung behindern, z.B. das Bauamt 	
Weitere Kommentare	Meine Meinung	<ol style="list-style-type: none"> 24. Initiativen gegenüber der Landes- und Bundesregierung, um Regelungen außer Kraft zu setzen, die der Verkehrswende entgegenstehen, auch durch Ausnahmen 25. Effektivität der Maßnahmen sollte zeitnah überwacht und dargestellt werden 26. Die Stadt Stuttgart sollte Lieferanten auf E-Fahrzeuge verpflichten und Programme mit größeren Verkehrsnutzern, wie Paketdiensten oder Bauunternehmen vereinbaren 27. Die Verwaltung sollte ihre eigenen Ressourcen stärker nutzen, z.B. Digitalisierung, um Mitarbeiter an anderen Stellen einzusetzen, wie z.B. in der Infrastrukturplanung 	
<ol style="list-style-type: none"> 10. Das Etappenziel von 25% ist angemessen, aber immer als "Durchgangswert" zu höheren Anteilen zu bewerten 11. Es sind weitere Maßnahmen für den Radverkehr notwendig, z.B. die Trennung von Fuß- und Radverkehr in Grünbereichen 12. Zurückdrängung des MIV (motorisierter Individualverkehr) ist wichtiger, als der "25%"-Wert des Modal Split 13. Bessere Definition/ Erklärung des 25% Wertes (auf was bezieht es sich?) 		Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung
		<ol style="list-style-type: none"> 28. Bürgerbeteiligung ist gut, aber die Fragestellungen sind zu eng und aus Verwaltungsperspektive formuliert 29. Wichtige Aspekte für eine klimaneutrale Mobilität fehlen, wie z.B. die Handhabe für den Verkehr außerhalb der Stadtgrenzen oder das Monitoring der Verkehrsleistung öffentlicher Institutionen 	

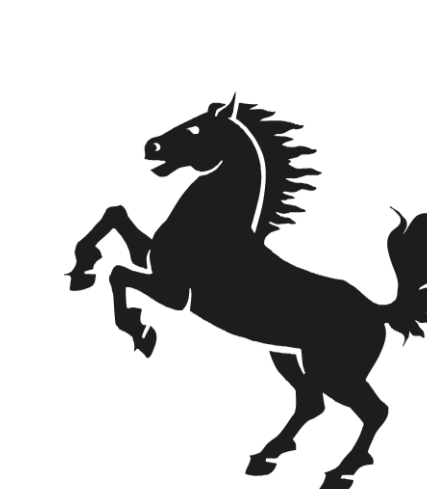
B Greenpeace

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung	Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Mehr Straßen erzeugen mehr Autoverkehr, daher sollten Bauprojekte für neue Straßen in Frage gestellt werden 2. Der Friedrichswahl tunnel sollte nicht gebaut werden, da der hohe Betonverbrauch hohe CO₂-Emissionen verursachen würde 3. Der Cityring sollte bis 2030 auf zwei Spuren reduziert werden 4. Der Ausbau des ÖPNV sollte beschleunigt sowie barrierefrei werden, um eine inklusive und umweltfreundlichere Alternative zum Auto zu bieten 5. Die Möglichkeit, dass Autofahren durch bessere ÖPNV- und Radinfrastruktur entspannter wird, kann bei vielen Menschen zu einer höheren Akzeptanz beitragen 6. Car-Sharing muss ein zentraler Bestandteil der Verkehrswende sein 7. Umwidmung von Parkraum bietet Chancen für neue Nutzungsarten wie Wohnraum 8. Eine konsequentere Begrünung von Straßenzügen mit Bäumen kann das Stuttgarter Stadtklima positiv beeinflussen 9. Stuttgarter Busse und kommunale Fahrzeuge sollten schnell auf E-Antrieb umgestellt werden 		<ol style="list-style-type: none"> 17. Der Ersatz 1:1 von Verbrennungsmotoren durch Elektromotoren ist allein nicht ausreichend, da nicht genug Strom aus erneuerbaren Energiequellen zur Verfügung stehen würde → restriktive Maßnahmen müssen für den Autoverkehr eingeführt werden 18. Klare Vermittlung an Autoliebhaber, dass Einschränkungen, in Bezug auf das Autofahren, in der Klimakrise unumgänglich ist 19. Parkraum für individuell genutzte Fahrzeuge muss für eine ökologische Verkehrswende deutlich teurer werden 20. Frühe Teilhabe der Bürger:innen, Gerechtigkeit und Transparenz sind für Akzeptanz notwendig 21. Alle Bevölkerungsgruppen sollen bei den Maßnahmen bedacht werden, nicht nur diejenigen mit starker Lobby 22. Dezentrale Einzelmaßnahmen für Wärmeversorgung und Verkehr müssen aufeinander abgestimmt und kombiniert werden 23. Umstellung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel in Stuttgart sollte durch Anreize unterstützt werden, z.B. eine City Maut 24. Soziale Gerechtigkeit ist wichtig, aber darf nicht als Argument gegen die ökologische Verkehrswende verwendet werden. Es benötigt eine sozial-ökonomische Wende 25. Steuersystem und Rahmenbedingungen müssen nachhaltige Mobilität für alle ermöglichen 26. Hauptverursacher der Klimakrise - gutverdienende Menschen, Immobilienbesitzende und die Industrie - müssen einen überwiegenden Teil der Kosten tragen 	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung	Weitere Kommentare	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 10. Positives Feedback auf das 9 EUR Ticket zeigt, dass finanziell attraktive Angebote nachgefragt werden 11. Das 9 EUR Ticket hat die Teilhabe einkommensschwacher Menschen an Mobilität verbessert 12. Ein Leitbild soll positive Aspekte einer ökologisch gestalteten Stadt aufzeigen, z.B. entstehen Chancen für gastronomische Angebote mit hoher Aufenthaltsqualität (z.B. Stadtteilcafés) 13. Beim Parkraummanagement geht um eine faire Verteilung der Kosten 14. Klima- und Umweltschutz sind notwendig und größte gesellschaftliche Aufgabe unserer Zeit 15. Stuttgart benötigt Lösungen für Energieeinsparung, Energieeffizienz und erneuerbare Energien 16. Maßnahmen erfordern massive Investitionen, schaffen aber auch Arbeitsplätze und Verdienstmöglichkeiten 		<ol style="list-style-type: none"> 27. Protected Bike Lanes sollten großflächig und ohne Unterbrechungen gebaut werden 28. Dienstfahrräder sollten für kommunale Angestellte angeboten werden, um das Fahrradfahren zu fördern 	

C adfc Stuttgart

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung
1. Abbau von Privilegien von Autofahrer:innen: günstiger Parkraum, Parken vor der Haustür, Fahren durch Wohngebiete	
2. Stärkung der Privilegien von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen: kürzere Wartezeiten an Ampeln, stärkerer Schutz vor Gefahren im Straßenraum (zu enges Überholen, verstellen von Geh- und Radwegen, etc.)	
3. Weniger Autoverkehr: Transformation hin zu eAutos und Car-Sharings	
4. Verringerung der Kfz-Stellplätze um 2-5% pro Jahr (Kopenhagener Modell)	
5. Geringere Parkgebühren für kleine Fahrzeuge, überproportional höhere Gebühren für schwere und große Fahrzeuge	
6. Quartiersgaragen sind zu teuer, fördern den Autobesitz und nehmen zu viel Platz in Anspruch	
7. Stellplätze sollten verteuert werden, Anwohnerparken muss teurer werden	
8. Vorhandene Parkplätze in Einkaufszentren und Gewerbebauten sollten besser genutzt werden, diese stehen am Wochenende meist frei	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung
9. Verkehrswende nimmt Interessen von Kindern, Jugendlichen, Eltern und Senioren, Radfahrenden und Fußgängern, Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs, Anwohnern an Hauptstraßen in den Fokus. Begrünung und höhere Wohn- und Lebensqualität kommt allen zu Gute	

Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
10. Sozialer Ausgleich durch Berücksichtigung Bonuscard oder/und Bemessung an der Fahrzeuggröße	
11. Veränderungen im Verkehrsbereich müssen den Bürger:innen erklärt werden, um Akzeptanz und Mitwirkung zu fördern	
12. Straßenverkehrsordnung (StVO) muss an Anforderungen des klimaverträglichen Verkehrs angepasst werden: Parkregelungen und fließender Verkehr	
Weitere Kommentare	Meine Meinung
13. Höherer Anteil des Radverkehrs reduziert nicht automatisch die Verkehrsleistung und CO2-Ausstoß, da geringere Anzahl an Autos durch längere Strecken kompensiert wird	



D eFuelsNOW e.V.

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Für eine Umstellung auf klimaneutralen Verkehr ist die Verkehrswende und Neuverteilung des Straßenraums hilfreich, aber nicht zwingend notwendig 2. Statt öffentlichen Parkraums sollten mehr private Stellplätze bei Neu- oder Umbauten sowie Tiefgaragen-Stellplätze und Quartiersgaragen ermöglicht werden 3. Verteuerung von Parkplätzen trifft Menschen mit weniger Einkommen härter 4. Gebühren aus Parkraummanagement sollten in den Bau neuer Stellplätze investiert werden 	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 5. Geringe Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt: entscheidende Instrumente liegen auf EU- und Bundesebene 6. Verzicht und Verbote werden von den meisten Bürger:innen nicht akzeptiert 	

Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 7. Fossile Energieträger im Verkehr müssen durch klimaneutrale, synthetische Kraftstoffe ersetzt werden. Für eine Umstellung auf E-Mobilität fehlt es an genügend Ökostrom. Stattdessen müsste im gegenwärtigen Stromsystem die Kohleverstromung erhöht werden, um den Bedarf an zusätzlichem Strom zu decken 8. Maßnahmen im Verkehrsbereich müssen maximal effizient (geringe Kosten pro eingesparter Tonne CO2) sein 9. Unterstützung lokaler Tankstellenbetreiber bei der Einführung von klimafreundlichen Kraftstoffen 10. Rahmenbedingungen für das Tanken mit synthetischen Kraftstoffen setzen 11. Vorbildwirkung der Stadt: kommunaler Fuhrpark sollte schnellstmöglich auf synthetische Kraftstoffe umgestellt werden 	

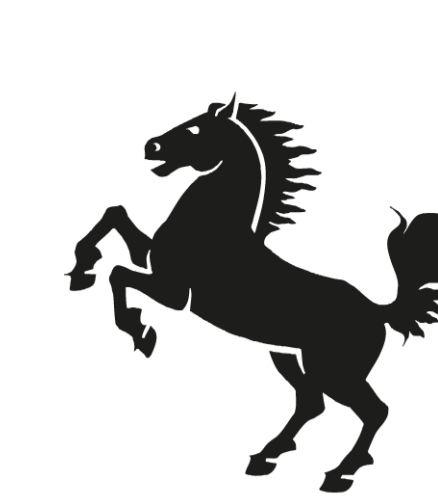
E Initiative Bürger:innenrat Klima Stuttgart

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung	Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Neue Anreize/ Maßnahmen können versuchsweise an einem Ort umgesetzt und bei Erfolg ausgeweitet werden, um Akzeptanz zu schaffen 2. Wenn Mobilität nicht ausreichend verändert wird, müssen in anderen Bereichen schneller Veränderungen stattfinden. Es ist fraglich, ob das überhaupt möglich ist 		<ol style="list-style-type: none"> 8. Bei Bedarf können auch über den Bürgerhaushalt Stellen in Ämtern geschaffen werden, um die Umsetzung der Maßnahmen des Bürgerrates zu unterstützen 9. Das Leitbild sollte eine größere Beteiligung der Bevölkerung auf kommunaler Ebene beinhalten 10. Ein größeres Mitspracherecht könnte beispielsweise durch Bürgerentscheide oder Bürgerräte umgesetzt werden 	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung	Weitere Kommentare	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 3. Vertraut auf die kluge Einschätzung des Klima-Bürger:innenrates, Ideen zu sammeln, wie die Neuverteilung des Straßenraums möglichst wirtschaftlich und sozialverträglich gestaltet werden kann 4. Die Einbeziehung eines Bürger:innenrates ist eine Maßnahme, ein effizientes Parkraummanagement sozialverträglich zu gestalten 5. Der Bürgerrat soll Antworten auf Fragen liefern und von der Politik unterstützte Maßnahmen vorschlagen, die Verwaltung hat den Auftrag, Beschlüsse der Politik umzusetzen 6. Stakeholder und Bürger:innen können die Verwaltung daran erinnern, dass die Vorschläge des Bürgerrats gut durchdacht und umgesetzt werden sollten 7. Einbeziehung eines Bürger:innenrates ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Kommunikation 		<ol style="list-style-type: none"> 11. Gemeinderat hat beschlossen, dass Klimaneutralität bis 2035 mit einem Radverkehrsanteil von 25% möglich ist. Fragestellung an den Bürgerrat: ist die Zeit-Vorgabe des Gemeinderats angemessen? 	

F TRUMPF SE

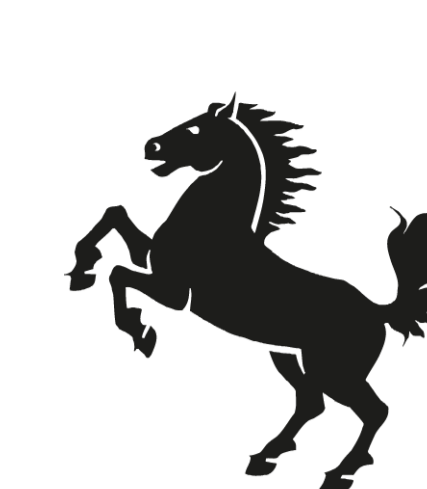
Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung
1. Mehr Lademöglichkeiten in Wohngebieten der Stadt erleichtern Umstieg auf E-Auto	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung
2. Als großes Unternehmen in Ditzingen ist TRUMPF SE am Pendlerverkehr interessiert: Viele Mitarbeitende wohnen in Stuttgart	

Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
3. Das Unternehmen bietet Anreize für eine Mobilitätswende am Standort (Subventionierung ÖPNV, Fahrradleasing, Umkleiden, größter E-Ladepunkt Süddeutschlands...) Ein echter Wandel erfordert ähnliche Bedingungen am Wohnort der Menschen in Stuttgart	
Weitere Kommentare	Meine Meinung
4. Stärkerer Ausbau des ÖPNV und Verbesserung der Radwege in Stuttgart notwendig	
5. Kombination von Fahrrad und ÖPNV ist nicht zufriedenstellend, da Fahrräder nicht zu Stoßzeiten im ÖPNV transportiert werden können	



G Katholischer Stadtdekanat Stuttgart

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung	Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Weniger KfZ-Verkehr erhöht Aufenthaltsqualität und ermöglicht z.B. Bänke, Spielen und Unterhaltungen 2. Günstige und barrierefreie Parkangebote in Quartiersgaragen könnten Autofahrende anziehen und zeigen, dass auch etwas für das Auto getan wird 3. Für eine wirtschaftliche und sozialverträgliche Neuverteilung des Straßenverkehrs kämen baulich einfache Lösungen, wie Fahrradstraßen und Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende, in Frage 4. Höhere Parkgebühren könnten dazu führen, dass Autofahrer ihre Parkzeiten verkürzen und dadurch mehr Parkplatzverkehr entsteht → eine Lösung für dieses Problem wäre der Rückbau von Parkplätzen, um den Druck auf den öffentlichen Raum zu verringern und den Verkehr zu reduzieren. 5. Außengastronomie auf Parkplätzen und Entsiegelung des Bodens bei Reparatur von Rohrleitungen 6. Es bedarf breitere Wege für Fußgänger:innen. Es entstünde mehr Sicherheitsgefühl und bessere Ausweichmöglichkeiten im Begegnungsverkehr 7. Baulich genehmigte Parkplätze auf Privatgrund sollten nachträglich in Carsharing-Stellplätze und überdachte Radabstellplätze umgewandelt werden können 		<ol style="list-style-type: none"> 10. Kürzere Verbindungen für den Radverkehr, längere Verbindungen für den PKW-Verkehr 11. Günstige ÖPNV-Pauschalangebote + mehr Kapazität im ÖPNV 12. Mehr barrierefreie Radabstellplätze mit Absperrmöglichkeit auf ehemaligen Parkplätzen + mehr E-Carsharing-Parkplätze 13. Sichere und gut einsehbare sowie beleuchtete Mobilitäts-Punkte (Rad-/Car-Sharing) 14. Verordnungen und Satzungen für Parkplätze und öffentlichen Raum sollten vereinfacht werden 15. Straßenraumumbauten sollen nicht so teuer sein, dass kulturelle und soziale Einrichtungen darunter leiden 16. Sozialverträgliche Staffelung von Parkgebühren nach dem Grad der Belastung des öffentlichen Raums durch die Fahrzeuge 	
		Weitere Kommentare	Meine Meinung
		17. 20% Radanteil wären ein großer Fortschritt für Stuttgart	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung		
<ol style="list-style-type: none"> 8. Begrünte Flächen reduzieren Hochwassergefahr und kühlen die Stadt 9. Das Leitbild sollte positiv und leicht sein → kein Verzicht, nichts unkompliziertes 			



H Evangelischer Kirchenkreis Stuttgart

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung	Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt für alle Verkehrsteilnehmer sind wichtig 2. Alle Verkehrsmittel haben ihre Berechtigung, es sollten keine gegeneinander ausgespielt werden 3. Die Region hat viele Arbeitsplätze in der Automobil-, Zuliefer- und Maschinenbauindustrie. Diese Arbeitsplätze müssen berücksichtigt und respektiert werden 4. Maßnahmen gegen den Autoverkehr betreffen Tausende von Menschen in der Region 		<ol style="list-style-type: none"> 7. Restriktionen sollten vermieden werden. Tendenz hin zu Maßnahmen, die Akzeptanz schaffen und Menschen mitnehmen 8. Politische Maßnahmen dürfen nicht immer zu Lasten der Bürger gehen, besser sind Umschichtungen im Haushalt 9. Die Akzeptanz in der Bevölkerung stellt ein Hindernis des Parkraummanagements dar - deshalb Anreize setzen, Benefits vermitteln, Werben 10. Die Politik und Verwaltung sollten sich an den Bedürfnissen und Anforderungen der Bürger orientieren 	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung		
<ol style="list-style-type: none"> 5. Leitbild: Akzeptanz, Gemeinwohlorientierung, Vermittlung von Mehrwerten für die Bevölkerung 6. Die Bewahrung der Schöpfung sollte das zentrale Augenmerk bei allem Handeln sein 			

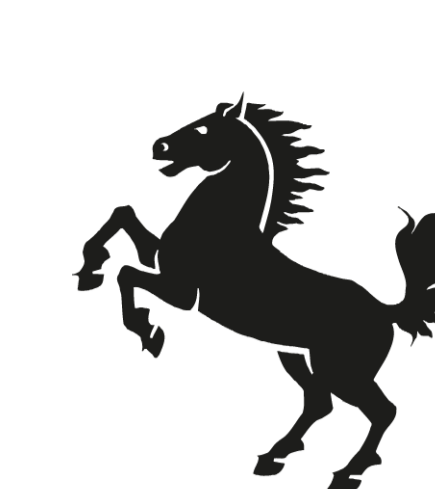
I Stadtwerke Stuttgart GmbH

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung	Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Veränderungen: Pendler werden nicht mehr direkt oder in unmittelbarer Nähe ihres Arbeitsplatzes einen Stellplatz erhalten. Anwohner werden ihr (E-)Fahrzeug nicht mehr direkt vor ihrer Wohnung abstellen können 2. Gute Neuverteilung durch Schaffung von Quartiersgaragen (sog. Quartiershubs) die eine Vielzahl an Mobilitätsangeboten u.a. Ladepunkte, E-Carsharing, Mikromobilität ermöglichen 3. Mehr restriktive Maßnahmen für Autofahrende, durch den Denkansatz: Maut, Erhöhung Anwohnerparken usw. 4. Sozialverträglichkeit des Parkraummanagements durch Mehrfachnutzung von verfügbaren Stellplätze (z.B. Parkgaragen), z.B. durch flexible Preismodelle 5. Hindernis des Parkraummanagement: ein Großteil der in Stuttgart verfügbaren "Stellplätze" in Parkgaragen, werden durch privatwirtschaftliche Unternehmen betrieben 		<ol style="list-style-type: none"> 7. Maut: mit den Einnahmen zielgerichtete/zweckgebundene Fördermaßnahmen verbinden 8. Die Politik soll eine zentrale Anlaufstelle in der Stadt schaffen: Vorschlag Referat nachhaltige Mobilität 9. Einführung eines intermodalen Infrastrukturticket für Stuttgart in Anlehnung zum Deutschlandticket 10. Errichtung einer bedarfsgerechten und bezahlbaren Ladeinfrastruktur angelehnt an den Wohn- und Lebensumständen der Menschen 11. Es sollten Fördermittelprogramme geschaffen werden, die nicht nur einzelne Personen, sondern auch die Gemeinschaft ansprechen. Beispiel: statt der Förderung von Wallboxen (Ladesäule) für Einzelpersonen, eine Förderung für die Errichtung von Grundinstallationen. Von können alle profitieren 	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung		
<ol style="list-style-type: none"> 6. Im Leitbild müsste verdeutlicht werden WARUM nachhaltige Mobilität wichtig ist, WIE es vollzogen werden soll und WAS genau gemacht werden soll 			

J BUND-Kreisverband Stuttgart

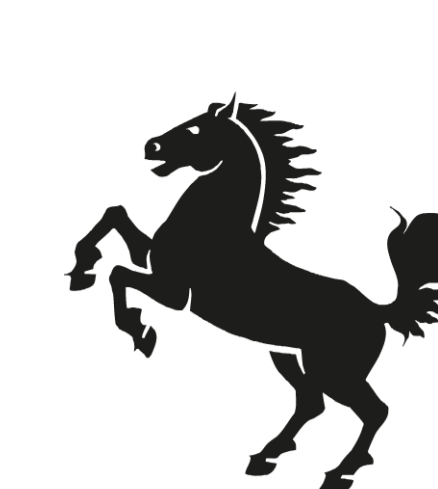
Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Fokus auf Reduktion der Verkehrsleistung des Kfz-Verkehrs durch Restriktionen, Transformation zum Elektroauto und Autoteilen 2. Der Bus- und Stadtbahnverkehr soll durch Busspuren und absoluter Vorfahrt an Kreuzungen beschleunigt werden 3. Das Autofahren soll weiterhin möglich bleiben, aber die Fahrten werden möglicherweise länger dauern und die Fußwege von und zum Auto werden länger sein 4. Elektrofahrzeuge sollen in Zukunft den motorisierten Individualverkehr (MIV) in Stuttgart dominieren; eine Antriebswende allein reicht allerdings nicht aus 5. Fußgängerampeln sollen durch Zebrastreifen ersetzt, Shared-Space-Begegnungszonen eingerichtet und Spielstraßen mit Grünflächen geschaffen werden 6. Die autogerechte Stadtgestaltung hat die Grenze des Zumutbaren überschritten, daher werden die Maßnahmen die Situation verbessern 	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 7. Klimaneutralität ist das übergeordnete Ziel und von zentralem öffentlichen Interesse 	

Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 8. Ab 2035 sollen in Stuttgart keine Kraftfahrzeuge mit fossilen Brennstoffen mehr im Stadtgebiet fahren dürfen 9. Neben der Neuverteilung (z.B. Wegnahme von Fahrstreifen) des Straßenraums müssen weitere Maßnahmen wie die Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 und Pfortnerampeln ergriffen werden 10. Maßnahmen können zunächst provisorisch erfolgen, um die Investitionen zu begrenzen. Der Umbau der Straßen erfolgt sukzessive 11. Autoteilen wird sich zum bevorzugten Modell entwickeln. So können sich höheren Kosten für Elektrofahrzeuge sozialverträglich gestalten werden. Die Förderung des Autoteilens durch die Stadt wäre hilfreich, insbesondere für einkommensschwache Bevölkerungsteile 12. Um eine Reduktion der Verkehrsmenge und -leistung zu erreichen, muss die Neuverteilung des Straßenraums zügig erfolgen 	
Weitere Kommentare	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 13. Anteil des Radverkehrs am Modal-Split ist eine wichtige Kenngröße 14. Durch eine kontinuierliche Reduktion bei den Kfz-Stellplätzen wird auch der Kfz-Verkehr in der Stadt abnehmen. Dadurch wird das Radfahren objektiv und subjektiv sicherer 15. Das Fahrrad mit oder ohne Elektroantrieb bietet eine attraktive Alternative zum Auto, wenn dessen Dominanz zurückgedrängt wird. Das Fahrrad wird ein wichtiger Teil der sozialen Teilhabe sein 16. Steigerung des Radverkehrsanteils reduziert nicht automatisch die Verkehrsleistung und CO2-Ausstoß, wenn geringere Anzahl an Autos durch längere Fahrstrecken kompensiert wird 	



K Stadtmobil Stuttgart

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung	Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Bevorzugung des mobilen Individualverkehrs bisher → nicht Erreichung der Klimaziele im Verkehr 2. Notwendig: Verbannung des Autofahrens aus der Stadt, um den Klimawandel zu bekämpfen 3. Carsharing ist eine Möglichkeit, die Vorteile der Mobilität zu nutzen, ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen 4. Carsharing führt zu einem geringeren Flächenverbrauch und kann den Raum für andere Zwecke freigeben: mehr Grün in der Stadt, Außengastronomie, Parklets, Spielfläche für Kinder usw. 5. Parken im öffentlichen Raum wird zukünftig obsolet 6. Ein Stuttgarter Rechteck pro Wohnblock könnte als zentraler Parkplatz dienen → „Microhubs“. In diesen könnte allerlei untergebracht werden, z.B. Cityroller oder Ladesäulen und zudem auch als ÖPNV Knotenpunkt dienen 		<ol style="list-style-type: none"> 8. Klimafakten in einer verständlichen Sprache vermitteln → Datenvisualisierung 9. Um eine sozialverträgliche Umsetzung zu erreichen, müssen Alternativen wie ÖPNV oder Fahrrad attraktiver werden 10. Parken sollte mit den Kosten berechnet werden, die es verursacht 11. Die Fakten zeigen, dass es dringend notwendig ist, die Städte nachhaltiger und klimaresilienter zu gestalten 12. „Silicon Valley“ für Nachhaltigkeit und Klimaresilienz: Städte haben die Chance, sich nach dem Zeitalter des Automobils neu aufzustellen 13. Die Subventionen für den Autoverkehr sollten zukünftig in Alternativen fließen 14. Pendler:innen brauchen Alternativen und müssen z.B. durch eine Citymaut gesteuert werden 	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung	Weitere Kommentare	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 7. Ein Leitbild könnte den notwendigen Paradigmenwechsel in der Mobilität beschreiben 		<ol style="list-style-type: none"> 15. Ca. 50% aller Wege werden im Umkreis von 5 Kilometern zurückgelegt. Das Fahrrad hat ein großes Potenzial diese Strecken nachhaltig zu ersetzen, vor allem mit einem Elektroantrieb 	



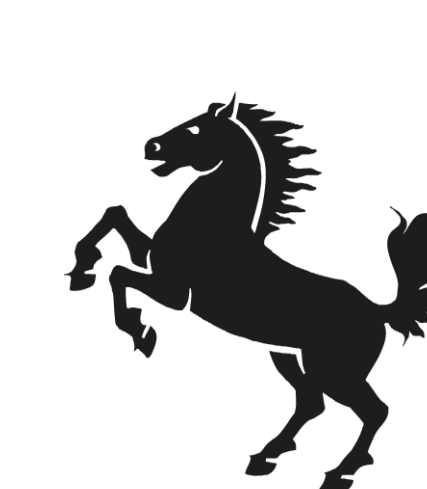
L Automobilunternehmen

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung	Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> Nutzung des motorisierten Individualverkehrs auch zukünftig eine wichtige Rolle für die Mobilität, vor allem in der Stadt-Umland-Beziehung Optimierung und erhöhte Effizienz der zukünftigen Autonutzung, z.B. durch Elektrifizierung, autonomes Fahren und Sharing Flächendeckende E-Mobilität ist zielführend für eine klimaneutrale Individualmobilität Transparenz aller Mobilitätsformen + die Nutzung digitaler Tools könnten helfen, die Mobilität ausgewogen zu gestalten Flexibilität bei der Nutzung von Flächen ist wichtig, um effiziente und wirtschaftliche Lösungen zu finden → die selbe Fläche kann situationsbedingt für Parken, Radweg, Anlieferzonen etc. genutzt werden Koppelung der Garagen an das Gewicht der Fahrzeuge wird nicht befürwortet, da die batteriebetriebenen Fahrzeuge tendenziell schwerer sind Spezielle Anlieferzonen als Vorschlag: Lieferdienste blockieren keine Gehwege oder Kreuzungen, erfordern jedoch eine Änderung der rechtlichen Vorschriften Beste Lösung in jedem Kontext: ÖPNV, Laufen, Rad, Auto Eine Ausdehnung von Tempo 30-Zonen kann positiv auf die Ziele der Städte einzahlen, sollte aber immer im Konsens der beteiligten Bürger erfolgen und breit getragen sein Geschwindigkeitsregulierungen sollten so vorgenommen werden, dass die Hauptverkehrsstraßen ihren Zeitvorteil gegenüber der Nutzung von Nebenstraßen und Straßen in Wohngebieten behalten 		<ol style="list-style-type: none"> Eingeschränkte Personen sollten berücksichtigt werden, um individuelle und unabhängige Mobilität zu ermöglichen Der Anschluss an das Umland darf nicht vernachlässigt werden → der Ausbau von P+R-Angeboten ist wichtig Anschlüsse für alle Modalitätsformen, ausreichend unterirdisches Parken und Laden in Parkhäusern sowie ausreichend Quartiersgaragen sind empfehlenswert Forderung eines Gesamtkonzepts für die Gestaltung der urbanen Mobilität, das auf dem Dialog aller Beteiligten basiert und verschiedene Verkehrsträger sinnvoll miteinander verknüpft. Konzepte sollten auf die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort abgestimmt sein Lokale Unternehmen, Forschung und Lehre sollten in die Gestaltung der zukünftigen Mobilität einbezogen werden Positive Maßnahmen können Verhalten beeinflussen → Verkehrsteilnehmerbefragungen könnten durchgeführt werden, um passende Maßnahmen zu finden Vorschlag: öffentlich-private Partnerschaften als Maßnahme zum Ausbau der Ladeinfrastruktur → Besteuerung von privaten Investitionen und Knowhow + Unterstützung der Stadt und Verwaltung mit Flächen und Genehmigung Finanzielle Förderungen für den Erwerb von Elektroautos wirken sich positiv auf die Kaufentscheidungen aus und sollten für einen mehrjährigen Zeitraum festgelegt sein 	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung	Weitere Kommentare	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> Nachhaltige Städte: perspektivisch klimaneutral, ressourcenschonend und haben eine hohe Luft- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum Jeder Sektor muss seinen sinnvollen Beitrag zur Erreichung einer guten Luftqualität in den Städten leisten Automobilhersteller treiben den Wandel in Richtung nachhaltiger Mobilität bereits heute voran Ein Leitbild sollte die Bedürfnisse und Interessen aller Gruppen und Institutionen berücksichtigen. Fahrzonen und Vorteile für autonome Fahrzeuge sollten mitbedacht werden Fahrzeugdaten von Automobilunternehmen könnten genutzt werden, um Sicherheitslücken im Verkehrssystem aufzudecken 		<ol style="list-style-type: none"> Radfahren sollte attraktiver, sicherer, schneller gestaltet werden Stadt sollte aber nicht nur für Radfahrer geplant werden, sondern für eine friedliche Koexistenz aller Verkehrsmodalitäten ausgelegt werden 	

M City-Initiative Stuttgart e.V.

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung
1. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führt zu mehr Liefer- und Logistikfahrten → Emissionen dieser Fahrten werden in der Debatte oft nicht berücksichtigt	
2. Hindernis des Parkraummanagements: Massiv schlechte Kommunikation der Ziele, Anliegen und Umsetzung	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung
3. Aspekte des Leitbilds: eine Offenheit für die Betriebe und deren Kunden vor Ort seitens der Politik ist gefragt	
4. Das derzeitige Angebot des ÖPNV ist nicht gut genug, um eine angemessene Alternative darzustellen	

Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
5. Veränderungen müssen im Kern der Innenstadt erfolgen, ohne die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln zu beeinträchtigen	
6. Kfz muss weiterhin Zugang zur Innenstadt haben, ohne dabei selbst ein Verkehrsmittel innerhalb der Innenstadt zu sein	
7. Die Innenstadt lebt von Menschen, die nicht aus Stuttgart kommen. Deren Anreise muss vereinfacht werden	
8. Umstieg vom Auto auf den ÖPNV, den Fußweg und andere Fortbewegungsmittel muss im Zentrum der Überlegungen stehen → unzumutbare soziale Härten für Tausende Arbeitnehmer, in den Betrieben der Stadt, müssen vermieden werden	
9. Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel erfordert Parkmöglichkeiten am Rande der Innenstadt. Kosten dürfen dabei nicht steigen, Anreize sollten geschaffen werden, z.B. kostenloses ÖPNV-Fahren mit Parkticket	
Weitere Kommentare	Meine Meinung
10. Anteil der Wege im Herzen der Stadt, die mit dem Rad zurückgelegt werden können, sollte erhöht werden	
11. Die Frage ist nicht der Anteil gesamt sondern die gesonderte Betrachtung zwischen Anreise von außen und Mobilität im Herzen der Stadt: es geht um eine differenziertere Betrachtung	



N Mobilitäts- und Logistikunternehmen

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung	Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Neue Flächenverteilung im öffentlichen Raum zugunsten von Fuß- und Radverkehr sowie geteilter Mikromobilität und Mobilitätsstationen → Umwidmung und flexible Adaptierung von Parkflächen notwendig 2. Umwidmung von zweispurigen Straßen zu Einbahnstraßen als erster Schritt zur Verkehrsberuhigung und Platzgewinnung 3. Ausbau von Rad- und Gehwegen durch Reduzierung von Autoparkflächen realisierbar → höhere Kosten für Autobesitzer:innen durch reduziertes Angebot an Parkflächen 		<ol style="list-style-type: none"> 7. Partizipation und Kommunikation sind wichtig, um Akzeptanz für die Umverteilung des öffentlichen Raums zu schaffen 8. Beantragung von neuen Bewohnerparkausweisen verteuern und limitieren; mit befristetem Bestandsschutz für bisherige Bewohner, um die Akzeptanz nicht zu gefährden 9. Bedarf an motorisiertem Individualverkehr von Kleinunternehmen sollte anders bewertet werden als von Privatpersonen 10. Rücksichtnahme für Menschen mit körperlichen Beschränkungen, die auf ein Auto angewiesen sind 	
Änderung der Verkehrsmittelanteile	Meine Meinung	Weitere Kommentare	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 4. Das Deutschlandticket bietet eine preisgünstige Alternative zum Auto und fördert das Stehenlassen des eigenen Autos 5. Um mit dem eigenen Auto konkurrieren zu können (ÖPNV), fehlt es oft an Anschlussmobilität am Zielbahnhof 6. Mögliche Lösung: Zusammenarbeit mit Arbeitgebern, um Shuttle-Busse oder Car- oder Bikesharing-Angebote anzubieten. Ein arbeitgeberfinanziertes Mobilitätsbudget kann die Mobilitätsangebote durch Benefit-Leistungen fördern <p>Unser Leitbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einsatz von klimafreundlichen Verkehrsmitteln wie Fahrrädern, Elektrofahrzeugen, ÖPNV und Fußgängerzonen ▪ Reduktion von CO₂-Emissionen durch Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen, Carsharing, Bikesharing und Förderung von Fahrgemeinschaften. Dabei technologieoffen bleiben ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Ausbau von sicheren Fahrrad- und Gehwegen, bessere Ampelschaltungen und Verkehrsberuhigung ▪ Verknüpfung von Verkehr und Stadtentwicklung, Förderung von nachhaltigen Stadtteilkonzepten, die die Bedürfnisse von Fußgängern, Radfahrern und öffentlichem Nahverkehr aber auch Autofahrer berücksichtigen ▪ Einbindung der Bürger und Betriebe bei der Planung und Umsetzung von klimafreundlichem urbanem Verkehr und Förderung von Bürgerbeteiligung und Information ▪ Förderung von innovativen Ansätzen für klimafreundlichen urbanen Verkehr wie Lastenräder, autonomes Fahren und intelligente Verkehrsmanagementsysteme ▪ Information über CO₂-Emissionen der Verkehrsträger zur bewussten Vermittlung der Auswirkungen und Vorteile klimafreundlicher Alternativen ▪ Einführung digitaler Anwendungen zur Beobachtung des Mobilitätsverhaltens und Ableitung von Maßnahmen 		<ol style="list-style-type: none"> 11. Aktueller Anteil von 9% bereits als Erfolg zu werten 12. Erhöhung auf 25% scheint zu ambitioniert, Verdopplung auf knapp 20% als realistischeres Ziel 13. Unterschiedliche Ziele je nach Saison prüfen und entsprechende Maßnahmen ableiten, da im Winter weniger Akzeptanz für Fahrradinfrastruktur besteht 14. Saisonale Maßnahmen ohne große bauliche Anpassungen möglich. Beispiel: während der Fahrradsaison (April bis Oktober) Umwidmung der Straßen in Einbahnstraßen 15. Mehr Einbahnstraßen notwendig, um sichere Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr zu schaffen 16. Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten und Anschlussmobilität wichtig 	

KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH

Neustrukturierung des Straßen- und Parkraums	Meine Meinung	Forderung an die Kommunalpolitik	Meine Meinung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Neuverteilung des Straßenraums erhöht die Barrierefreiheit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in Stuttgart 2. Vulnerable Personengruppen profitieren besonders davon 3. Steigert die Attraktivität der Stadt Stuttgart und ihrer Stadtteile (weniger Lärm, weniger Abgase): untere Einkommensschichten leiden häufig unter Lärm und Abgasen des Autoverkehrs in weniger attraktiven Wohnvierteln 4. Eine integrierte, klimaschutzorientierte Verkehrsplanung mit genügend Freiflächen für den Radverkehr und einem Ausbau von Radschnellverbindungen ist wichtig 5. Parken muss angemessen bepreist und Verstöße müssen wirksam geahndet werden 6. Mögliche Verlagerungseffekte müssen berücksichtigt werden 7. Parkraummanagement (z.B. mehr Parkraum durch Bau von Tiefgaragen) sollte Autofahren nicht attraktiver machen 8. Fußgänger- und fahrradfreundliche Ampelschaltungen oder sogar Verzicht auf Lichtsignalanlagen fördern klimafreundliche Mobilität 9. Informationsstellen wie die Mobilitätssäulen können die Vielfalt der Mobilität in Stuttgart sichtbar machen 10. Vorteile des Parkraummanagements müssen beworben und sichtbar gemacht werden 11. Parkraummaßnahmen können mit städtebaulichen Erneuerungsarbeiten (z.B. Rohrverlegungen für Wärmenetze) gekoppelt werden 12. Die Parkgebühren sollten „einheitlich“ auf allen Parkplätzen in der Gesamtstadt oder zonenbasiert nach Zentralität erhoben werden: höhere Parkgebühren entlang der Straßen, als in den Parkhäusern 13. Klimafreundliche Antriebe sollten vorübergehend von der Parkraumbewirtschaftung ausgenommen werden 		<ol style="list-style-type: none"> 16. Transparenz bei Verwendung der erhobenen Parkgebühren (z.B. für Umweltverbund, Aufenthaltsqualität) 17. Rahmenbedingungen der Maßnahmen in Kommunen entscheidend für Mobilitätsverhalten 18. Wichtig, Mehrwert der klimafreundlichen Maßnahmen für Lebensqualität zu kommunizieren 19. Stadtplanung hat Schlüsselrolle für nachhaltige Mobilität: "Stadt der kurzen Wege" und gute Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit 20. Es gibt Defizite beim Rad- und Fußverkehr, die Stadt sollte die Fahrradinfrastruktur ausbauen und Fahrradparkhäuser bauen 21. Wichtig, Effekte der regulatorischen Maßnahmen genau zu untersuchen (z.B. Auswirkungen einer City-Maut, Tempolimit) und Verlagerungseffekte zu berücksichtigen 22. Attraktive Angebote zur Stärkung nachhaltiger Mobilität: Ausbau von E-Carsharing und E-Bikesharing 23. Frühzeitige und ausführliche Kommunikation der Maßnahmen, um Akzeptanz zu erhöhen (z.B. Bürgerversammlungen) mit einer zentralen Botschaft: Nachhaltige Mobilität steigert die Lebensqualität und ist ein Gewinn 24. Gemeinderat und Stadtverwaltung müssen Verkehrswende aktiv mitgestalten 	
<h3>Änderung der Verkehrsmittelanteile</h3> <ol style="list-style-type: none"> 14. Lokaler Einzelhandel profitiert vor allem von Fußgängern und Radfahrern, nicht von Autofahrern 15. Um das Ziel 25% Radverkehrsanteil zu erreichen, sind Pull-Maßnahmen, die zur Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel motivieren (z.B. der Ausbau von Fuß-) sowie Push-Maßnahmen, die klimaschädliche Verkehrsmittel weniger attraktiv machen (z.B. verkehrsberuhigende Maßnahmen) notwendig 	Meine Meinung	<h3>Weitere Kommentare</h3> <ol style="list-style-type: none"> 25. Das Leitbild sollte sich an den Klimaschutzzielen des Landes orientieren: CO2-Reduktion bis 2030 um 55 Prozent, durch 5 Verkehrswendeziele 26. Empfohlen: Exkursionen für Gemeinderät:innen zu Best-Practice-Beispielen wie Stockholm oder London 27. Erfahrung: trotz anfänglicher Widerstände, steigt die Zustimmung in Bevölkerung nach Umsetzung der Maßnahmen 28. Das Land hat ehrgeizige Ziele für Klimaschutz im Verkehr und bietet Unterstützung für Kommunen 29. Öffentlicher Raum ist knapp und sollte für alle zugänglich sein 	Meine Meinung