

HERZLICH WILLKOMMEN zur Auftaktveranstaltung zum KLIMAMOBILITÄTSPLAN STUTTGART!

Die Veranstaltung startet um 18.00 Uhr



Hinweis: Halten Sie bitte Ihr Smartphone griffbereit, damit Sie sich später an der Veranstaltung beteiligen können.





	Tagesordnungspunkt
1	Willkommensgruß der Stadt Stuttgart
2	Vorstellung des Ablaufs
3	Der Klimamobilitätsplan – ein Instrument des Landes für die Verkehrswende in Baden-Württemberg
4	Klimamobilitätsplan: Die Landeshauptstadt Stuttgart als Pilotkommune
5	Warm-up: Wie kann man sich heute einbringen?
6	Erstellung des Klimamobilitätsplans Stuttgart
7	Fragen zur Erstellung des Klimamobilitätsplans
8	Beteiligungsmöglichkeiten zum Klimamobilitätsplan Stuttgart
9	Fragen zu den Beteiligungsangeboten
10	Status Quo Analyse: Mobilität/Verkehr in Stuttgart
11	Fragen zum Status Quo Mobilität/Verkehr
12	Abschluss & Ausblick



So können Sie sich beteiligen:

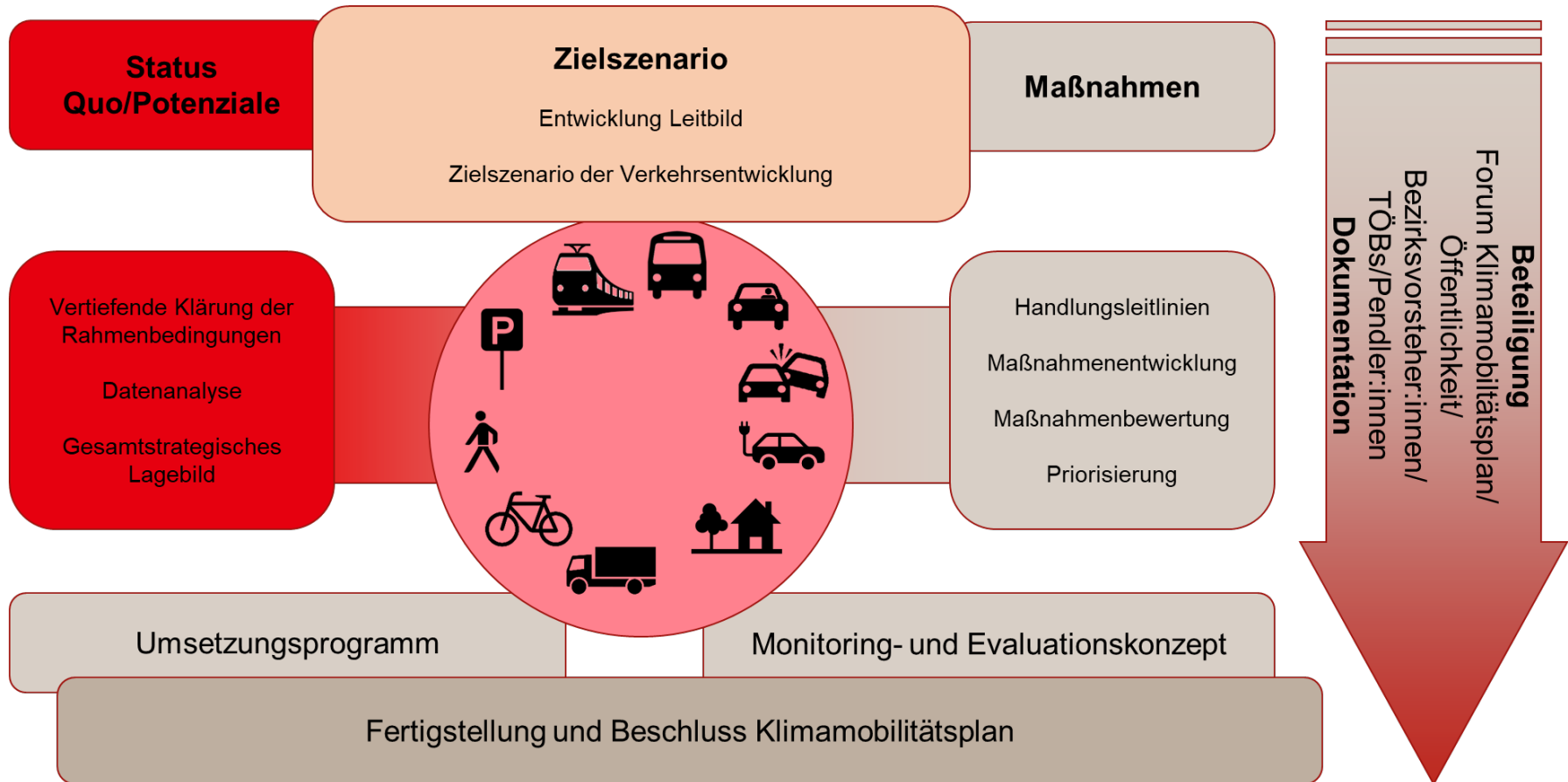
Scannen Sie mit Ihrem Smartphone den QR Code ein.

oder

Besuchen Sie die Website
www.menti.com und geben dort
folgenden Code ein: 7391 4017

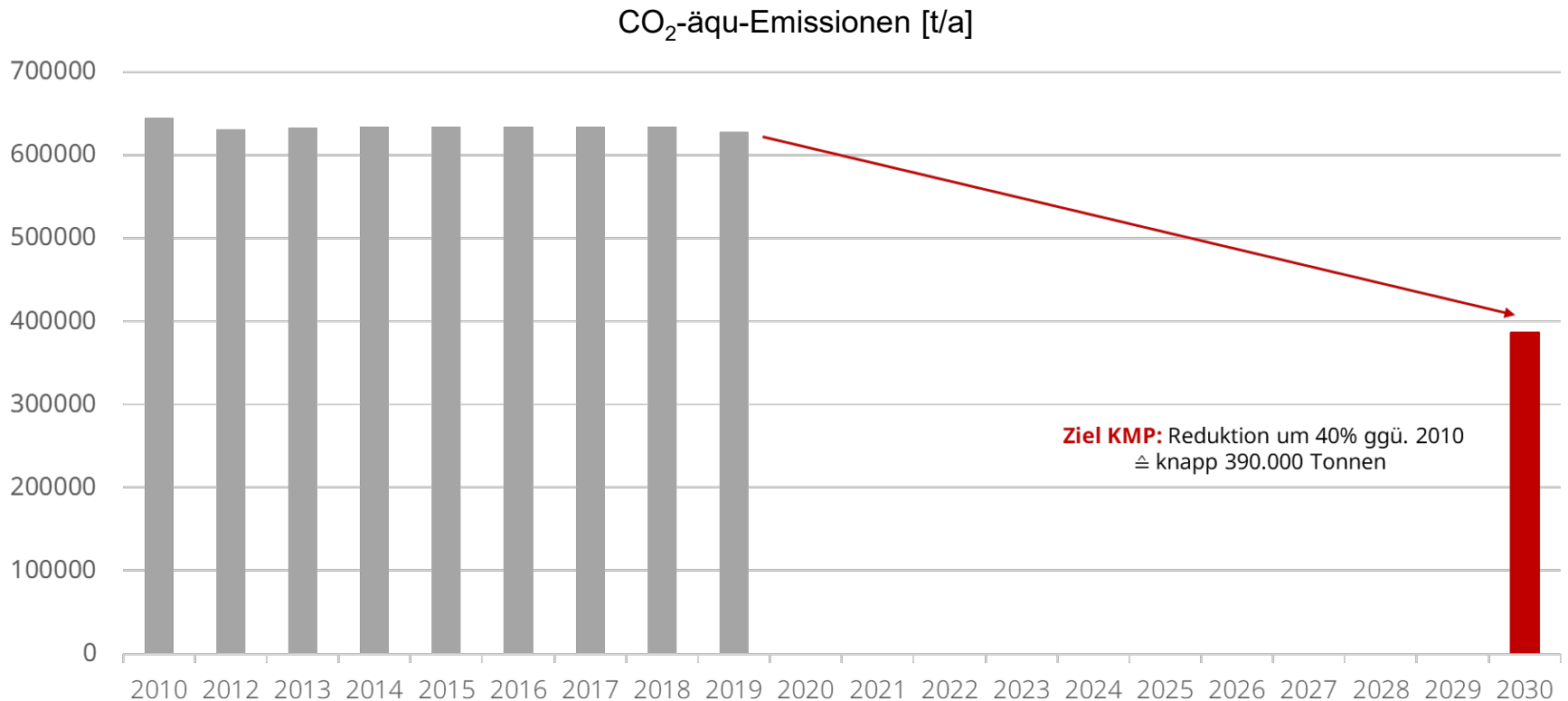


Der Klimamobilitätsplan im Überblick





Klimaziel und Motivation des KMP

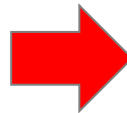


Datengrundlage: AfU Stuttgart

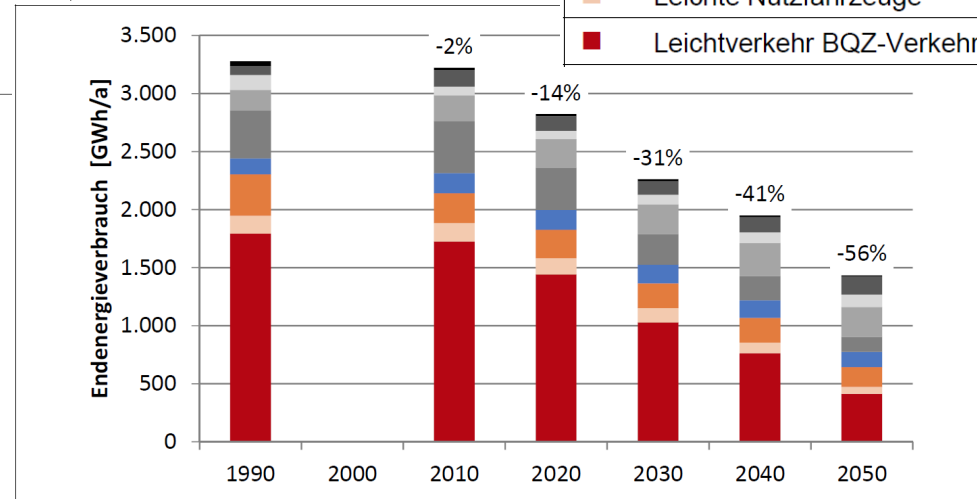
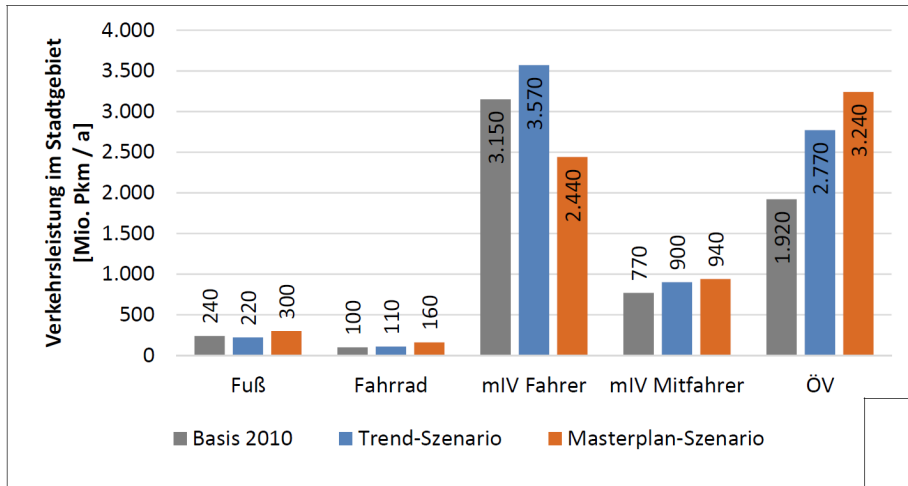


Status quo / Potenzialanalyse

Spezifizierung des Ist-Zustands
und bestehender
Maßnahmenvorschläge als
Grundlage für die Entwicklung
des Zielszenarios,
Klimabilanzierung

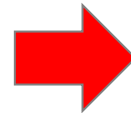


Masterplan 100% Klimaschutz

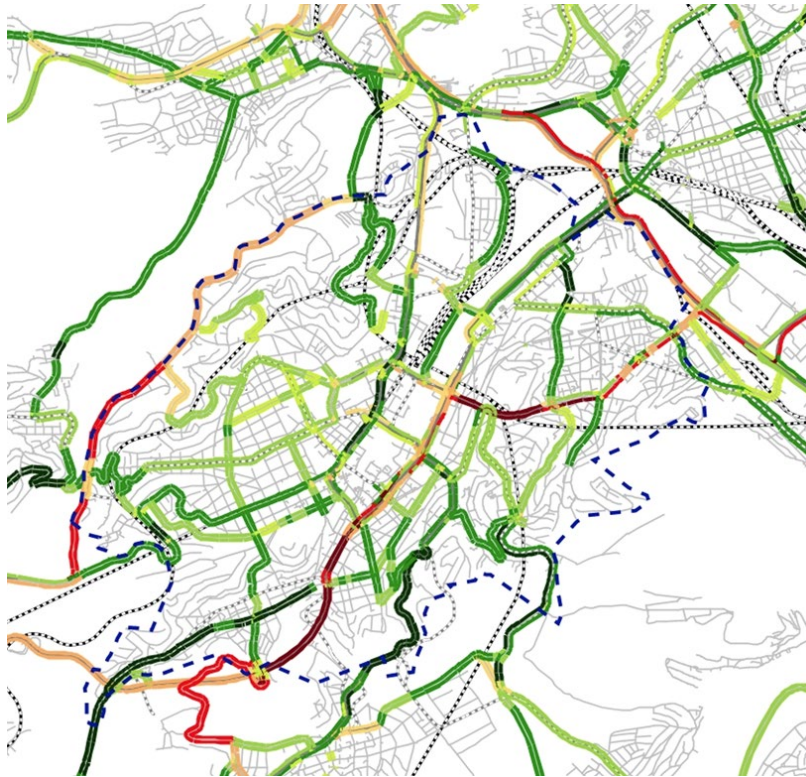


Entwicklung verkehrlicher Ziele (Zielszenario)

Integriertes Zielszenario der Verkehrsentwicklung mit dem Ziel einer CO₂-Emissionsreduzierung um mindestens 40%, Grundlage für die Identifizierung von Einzelmaßnahmen



Verkehrsmodell zur CO₂-Wirkungsberechnung



Verkehrsnachfragemodell des Verbands Region Stuttgart

- Übertragung der Realität hinsichtlich Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot in ein Modell
- Abbildung der verkehrlichen Wirkungszusammenhänge in der Stadt und der Region
- Auf Grundlage der verkehrlichen Wirkungen Berechnung der Klimawirkungen (CO₂-Emissionen)
- Nachweis der geforderten Reduzierung der CO₂-Emissionen

Maßnahmenentwicklung, -bewertung und -priorisierung

Umsetzungsplan mit Zusammenstellung der Maßnahmen, mit denen das Ziel der Emissionsreduzierung erreicht wird



Maßnahmenossier Green City Plan Stuttgart

Name: Anpassung ÖPNV-Tarifsystem **Kürzel:** ÖVTS

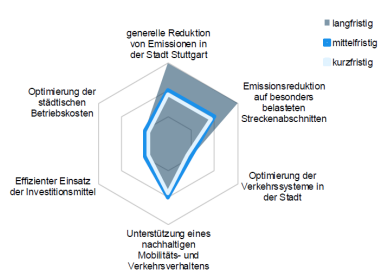
Beschreibung: Die Schaffung von Anreizen zur Nutzung des ÖPNV durch tarifliche Maßnahmen sowie Ausgabe von kostenlosen Jahrestickets unter besonderen Voraussetzungen zielen auf die einfachere und kostengünstigere Nutzung des ÖPNV ab. Dadurch sollen Zutrittsbarrieren zum ÖPNV-System minimiert und Gewohnheiten im Bezug auf die Nutzung des MIV aufgebrochen und MIV-Nutzer auf den ÖPNV verlagert werden.

Kategorie: Angebot **Umfgriff:** städtisch

Träger: VWS / SSB

Wirkungsbeschreibung: Das Maßnahmenbündel führt aufgrund der Verlagerung auf den ÖPNV zu einer Reduktion der Fahrleistung der Pkw im Stadtgebiet und infolgedessen ergibt sich ein starker Rückgang der NOx-Emissionen in der Stadt Stuttgart und auf besonders belasteten Streckenabschnitten.

Bewertung:



Einordnung: kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont
Maßnahmenbündel mit zum Teil konkreter Umsetzung

Name	Anpassung ÖPNV-Tarifsystem	Kürzel	ÖVTS
Einzelmaßnahmen			
Name	Erhalt eines ÖPNV-Jahrestickets (ein Jahr) bei Kauf eines vollelektrischen Pkw		
Wirkungsbeitrag	mittlerer Wirkungsbeitrag, Abschätzung schwierig, da sowohl Wirkung zur Flottenänderung als auch Modalwahländerung		
Kosten Invest	0 €	Kosten Betrieb / Jahr	mind. 5.000.000 €
Empfehlung	kurzfristige Umsetzung		
Name	Kostenloses Jahresticket (ein Jahr) bei Verzicht auf eigenes Fahrzeug		
Wirkungsbeitrag	geringer Wirkungsbeitrag		
Kosten Invest	offen	Kosten Betrieb / Jahr	offen
Empfehlung	mittelfristige Umsetzung		
Name	Kostenloses Seniorenjahresticket (ein Jahr) bei Rückgabe des Führerscheins		
Wirkungsbeitrag	mittlerer Wirkungsbeitrag zu erwarten		
Kosten Invest	0 €	Kosten Betrieb / Jahr	mind. 4.500.000 €
Empfehlung	kurzfristige Umsetzung		
Name	Tarifeinheitlichung (Ein-Zonen-Tarif) für das Stadtgebiet		
Wirkungsbeitrag	hoher Wirkungsbeitrag zu erwarten		
Kosten Invest	0 €	Kosten Betrieb / Jahr	mind. 15.000.000 €
Empfehlung	kurzfristige Umsetzung		



Fachliche Erarbeitung des KMP

Status Quo und Potenzialanalyse



Entwicklung des Zielszenarios



Entwicklung, Bewertung und Priorisierung von Maßnahmen



Rahmen der Beteiligung zum Klimamobilitätsplan

Kommunikation und Dialog zu einem emotional besetzten Thema

- Transparente und umfassende Kommunikation
- Schaffung eines Diskussionsraums
- Austausch von Interessen statt Vertretung von Positionen

Möglichkeiten und Grenzen der Beteiligung

- „Mitgestaltende Öffentlichkeitsbeteiligung“
- Finale Entscheidung auf politischer Ebene
- Die Ergebnisse der Beteiligungsformate fließen in die Entscheidung ein, sind jedoch nicht bindend



Bürger- / Öffentlichkeitsbeteiligung: das Forum Klimamobilitätsplan



23 Bezirksvorstehende



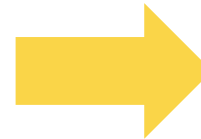
**25 Einwohner:innen aus
Stuttgart**



10 Pendler:innen



**30 Vertreter:innen aus
Verbänden, Vereinen,
Wissenschaft & Wirtschaft**



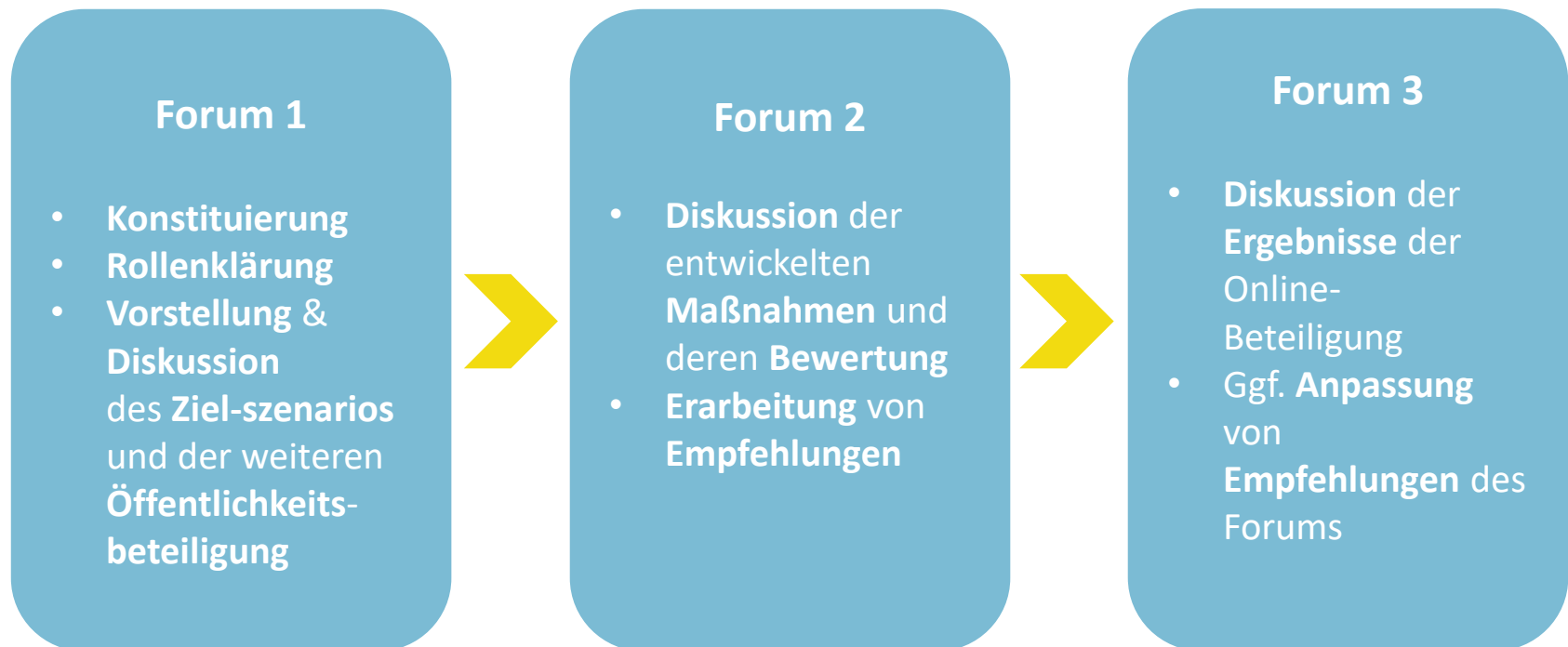
Begleitet und unterstützt den
Planungsprozess als zentrales,
nicht öffentliches Gremium
der Bürger:innen- /
Öffentlichkeitsbeteiligung





Das Forum Klimamobilitätsplan: Beteiligungsgegenstände

Unterstützung und Begleitung des Prozesses in drei Sitzungen:





Bürger:innen- / Öffentlichkeitsbeteiligung: Öffentliche Beteiligungsbausteine

Digitale Auftaktveranstaltung 9. März 2022

Warum ein Klimamobilitätsplan? Verfahren der Erstellung, Möglichkeiten der Bürger:innen- / Öffentlichkeitsbeteiligung, Status Quo

Digitale Informationsveranstaltung zu den Zwischenergebnissen (Sommer):

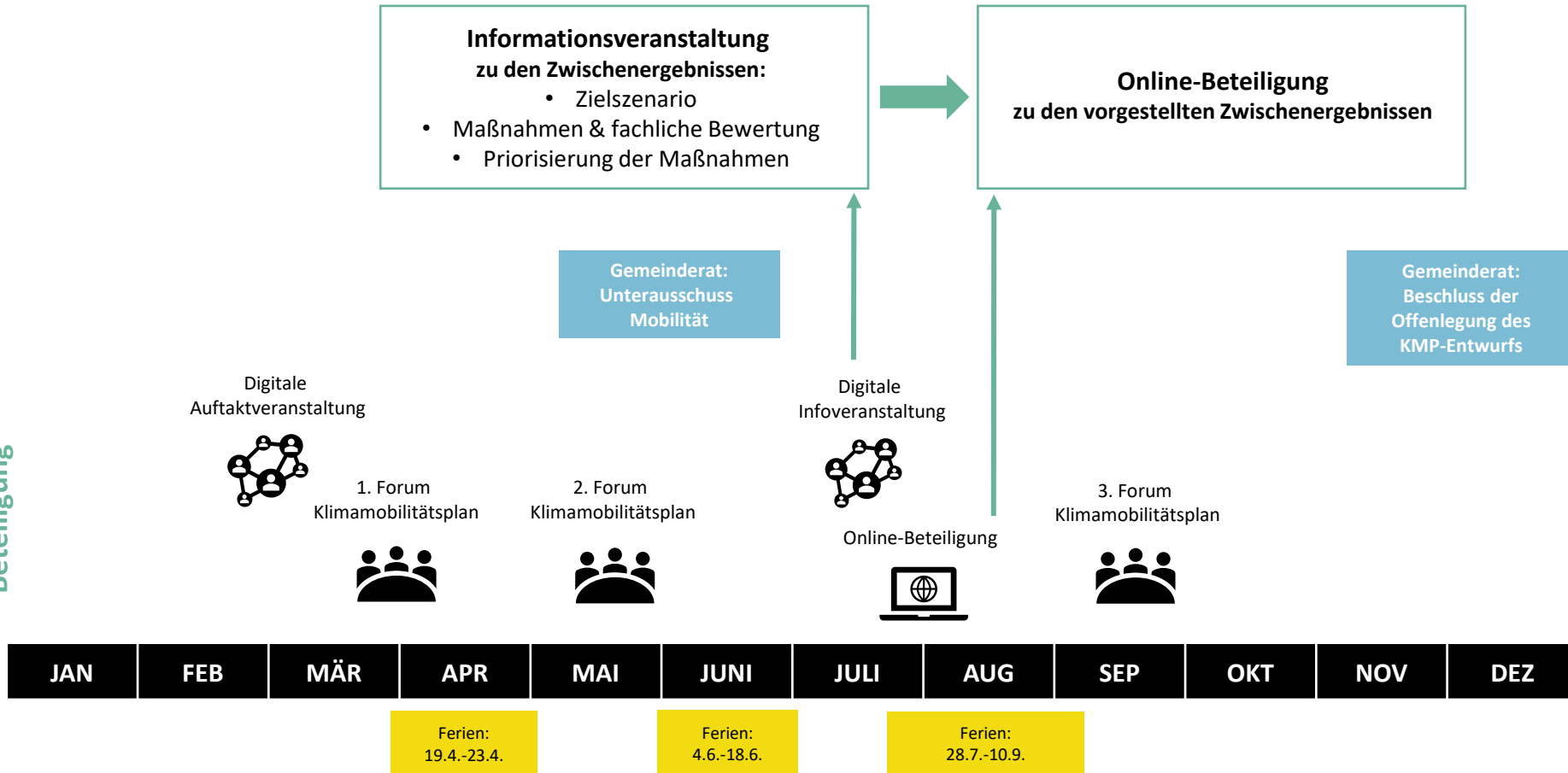
- Das entwickelte Zielszenario
- Die entwickelten Maßnahmen und ihre fachliche Bewertung
- Die vorgesehene Priorisierung der Maßnahmen

sofort im Anschluss:

Online-Beteiligung zu den vorgestellten Ergebnissen

Zeitplan Beteiligung

Beteiligung





Inhalte

- Hintergrund: CO₂-Entwicklungen und Ziele
- Status-Quo Stuttgart
- Analyse bestehender Planwerke
- Exkurs: Auswirkungen der Covid19-Pandemie
- Zusammenfassung: Defizit- und Potenzialanalyse
- Ausblick AP C: Entwicklung Zielszenario



Hintergrund

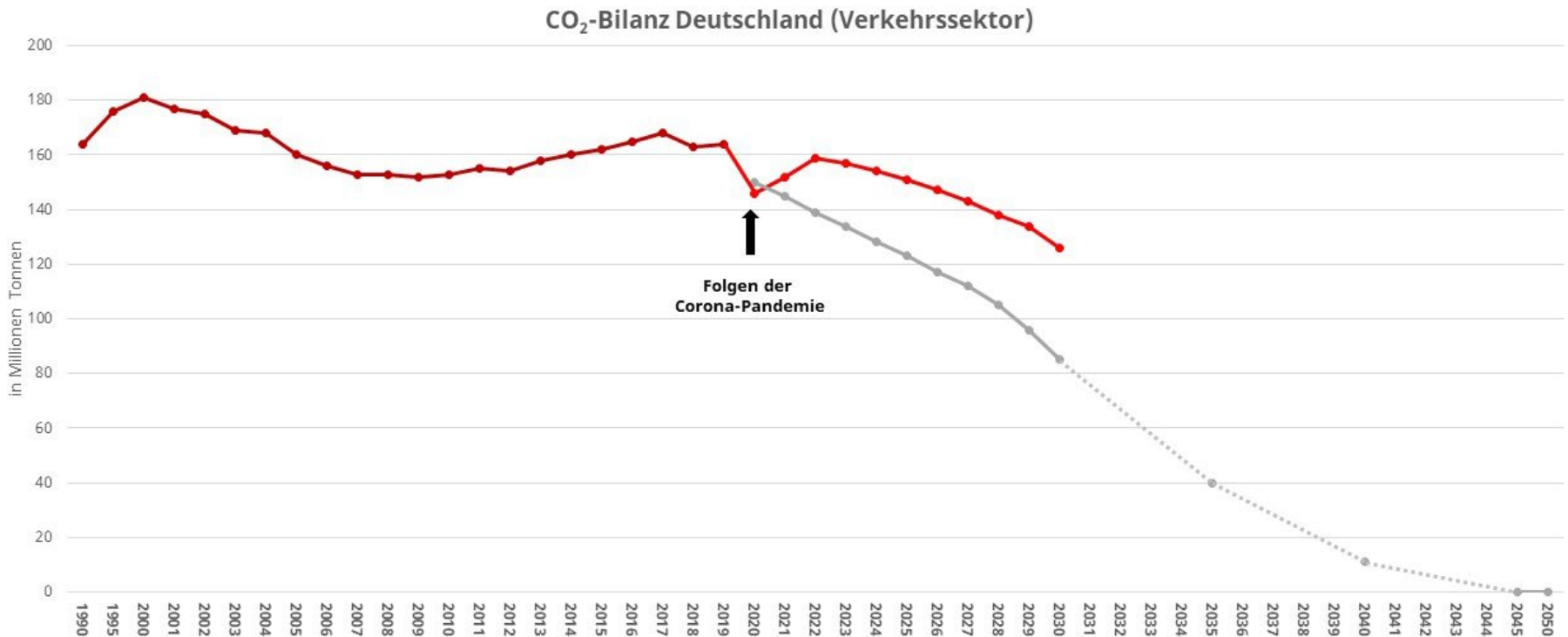
Hinweis:

Im Folgenden wird die Abkürzung CO₂ verwendet, gemeint sind damit alle CO₂-Äquivalente.





CO₂-Bilanz in Deutschland – Sektor Ziele gemäß KSG



Datengrundlage:

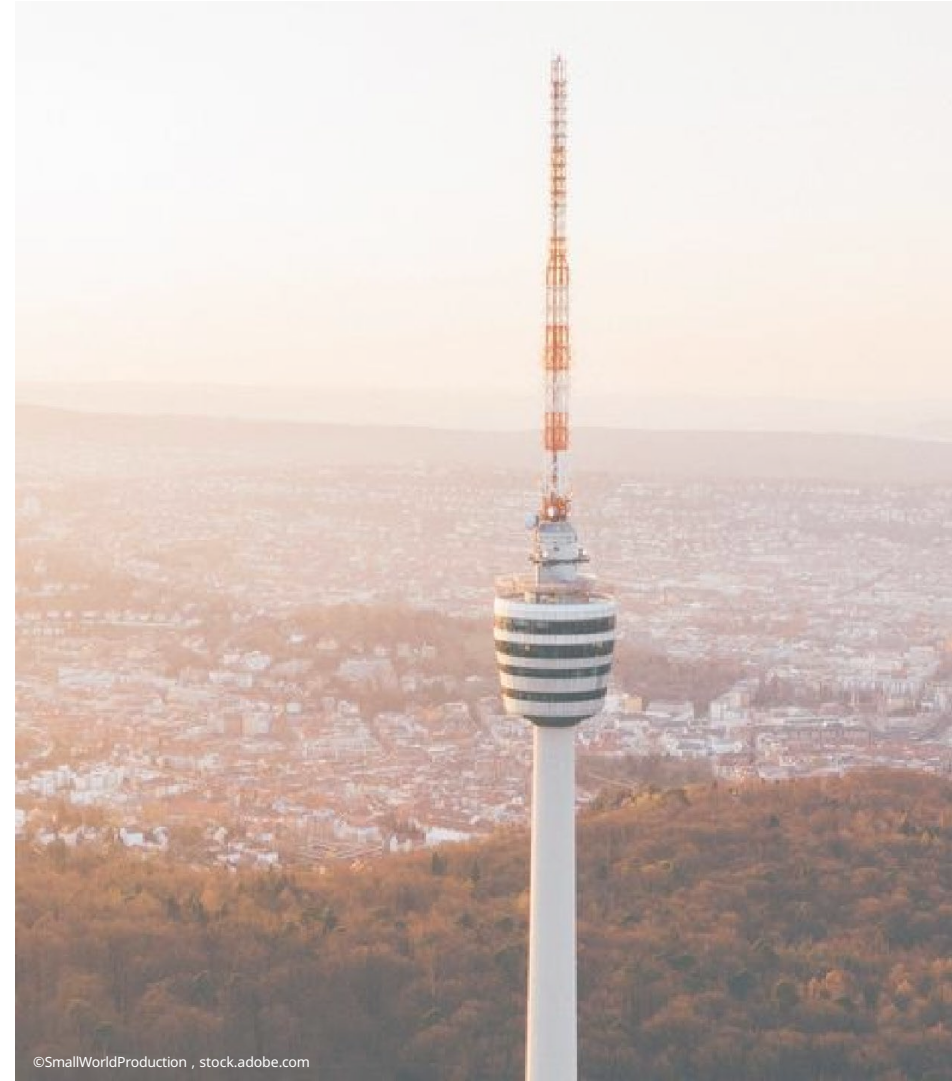
Historische Daten (dunkelrot) 1990-2020: Umweltbundesamt (UBA)

Prognose 2021 (hellrot): Projektionsbericht 2021 für Deutschland (BMU)

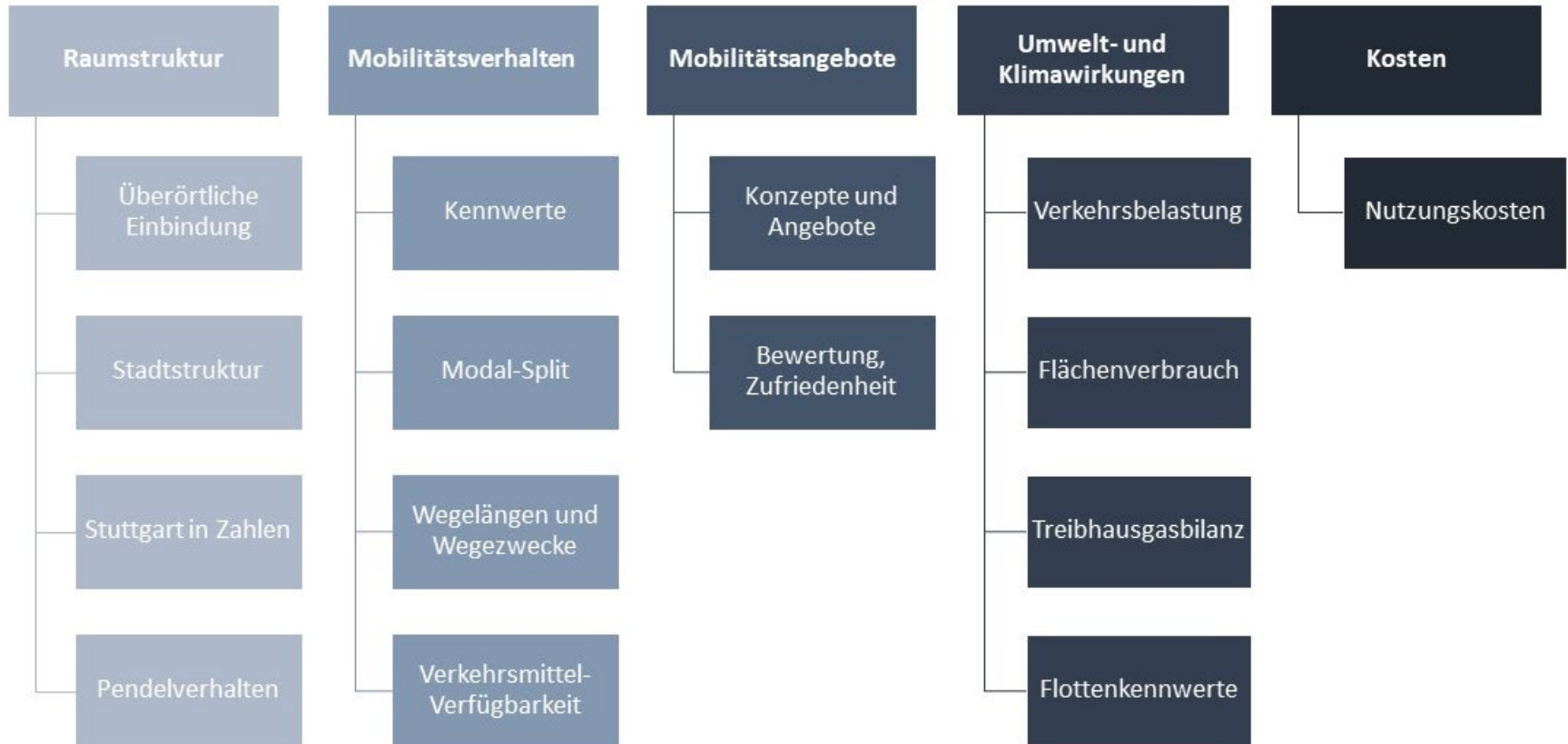
Prognose 2025 – 2050 (grau): Ziele gemäß Klimaschutzgesetz

Status-Quo

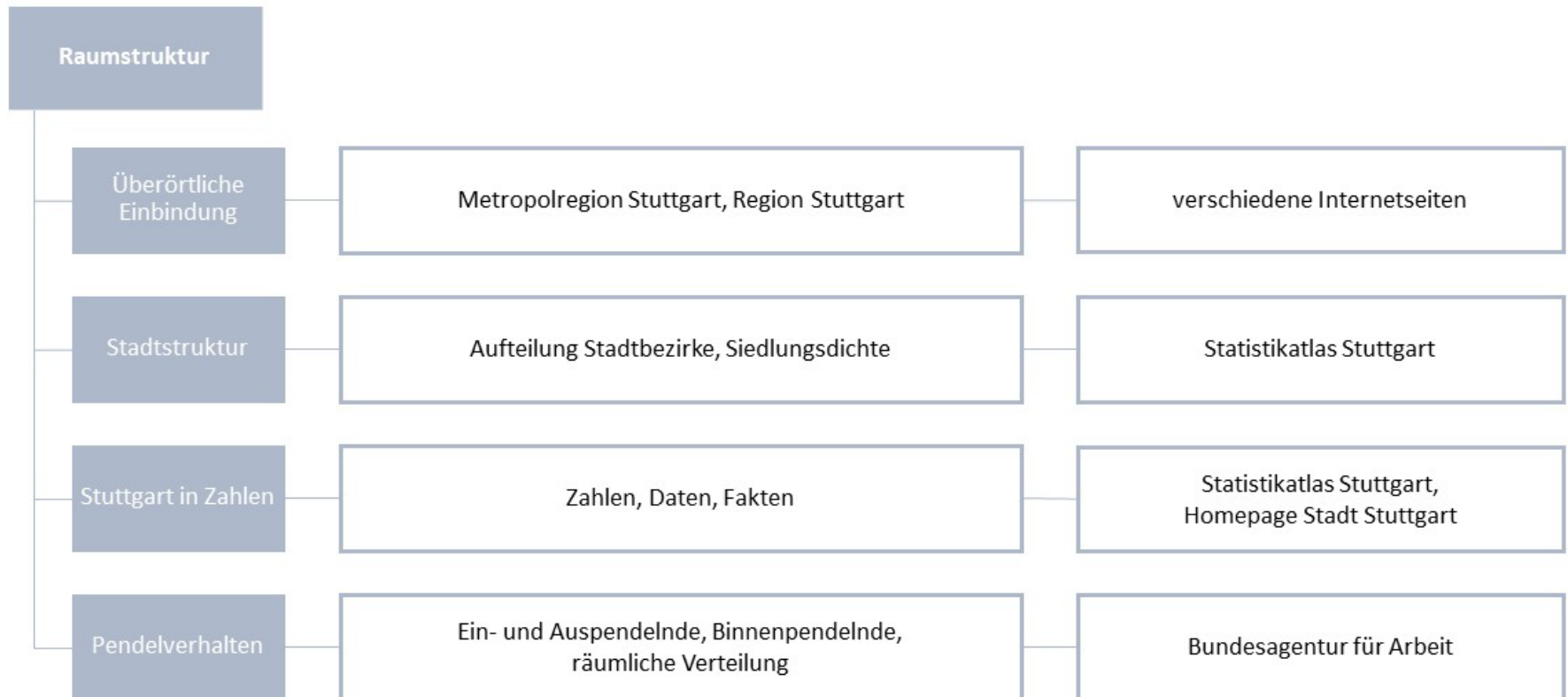
Zahlen, Daten, Fakten



Themenfelder



Themenfeld 1: Raumstruktur



Raumstruktur: Überörtliche Einbindung

- Die räumliche Ausdehnung von Nord nach Süd beträgt 19,4 km und von West nach Ost 20,4 km
- Die Landeshauptstadt bildet das Zentrum der **Metropolregion** und des **Regionalverbandes Stuttgart**
- Stuttgart ist die bevölkerungsreichste Stadt Baden-Württembergs und die 7. bevölkerungsreichste Stadt Deutschlands
- Wichtiger Industriestandort mit vielen Arbeitsplätzen: insb. Automobilhersteller (Mercedes-Benz, Porsche) und Zulieferer (Mahle, Bosch)
- Knapp 30.000 Unternehmen in Stuttgart (Stand 2018)*
- Viele Pendelbeziehungen innerhalb der Metropolregion
 - Auch in der „Peripherie“ viele Arbeitsplätze und attraktive Standorte



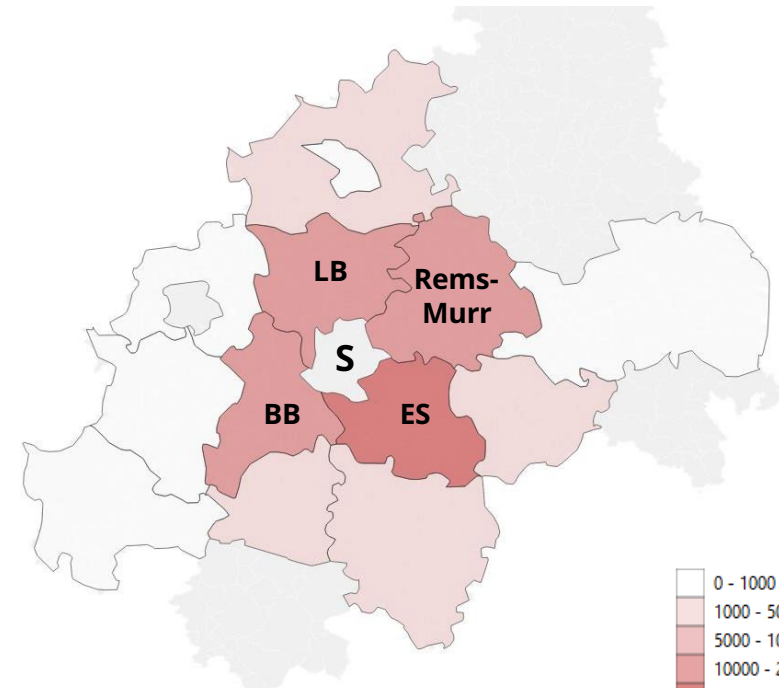
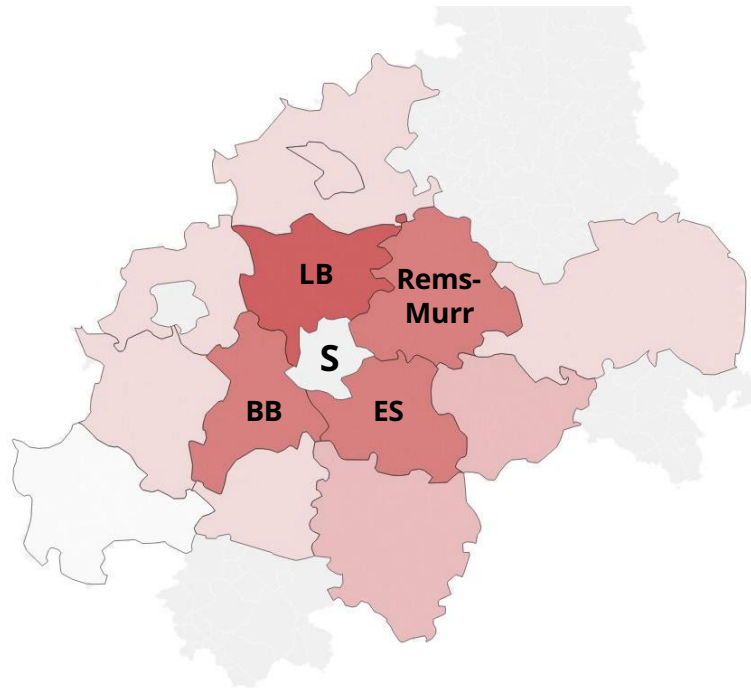


Pendelverhalten – nach Landkreisen

Einpendelnde: 257.000

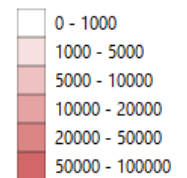
Binnenpendelnde: 166.000

Auspendelnde: 96.000



sonstige: 51.325

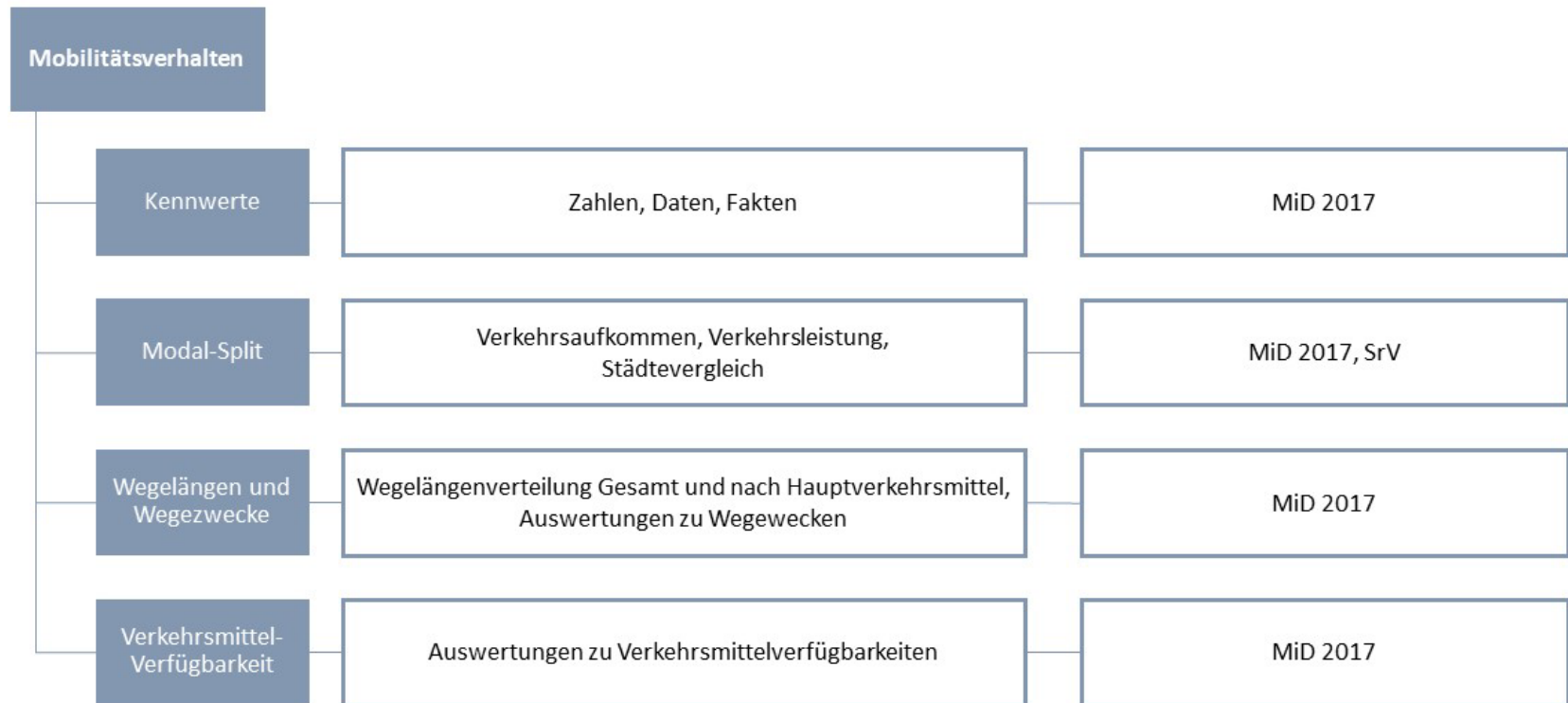
sonstige: 21.085



Datengrundlage: Pendleratlas - Bundesagentur für Arbeit (2020)

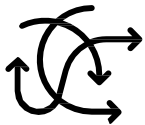


Themenfeld 2: Mobilitätsverhalten





Verkehrsverhalten in der Region und Landeshauptstadt Stuttgart



3,1 Wege pro Person und Tag

3,2 Wege pro Person und Tag



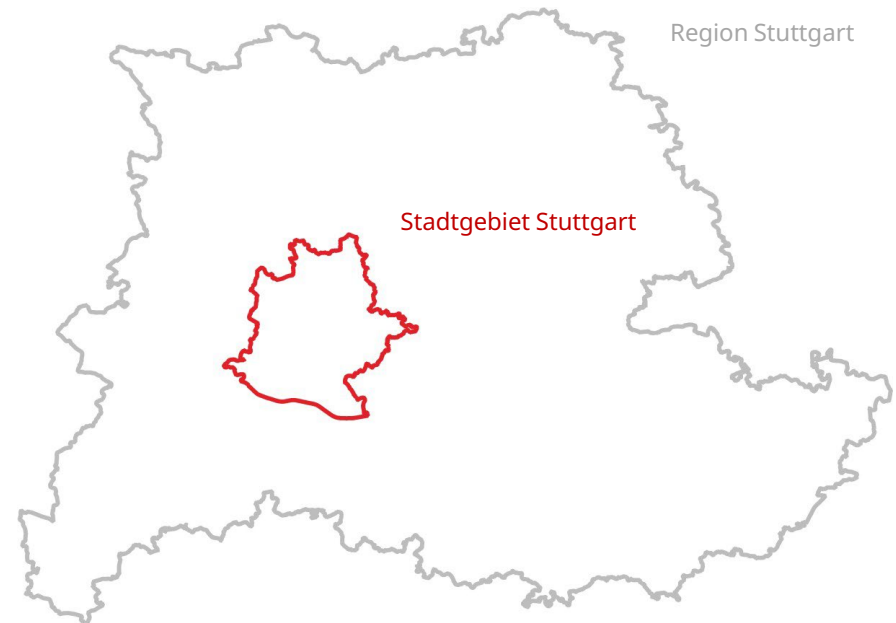
82 Min **Unterwegszeit** pro Person und Tag

92 Min Unterwegszeit pro Person und Tag



39 km **Tagesstrecke** pro Person und Tag

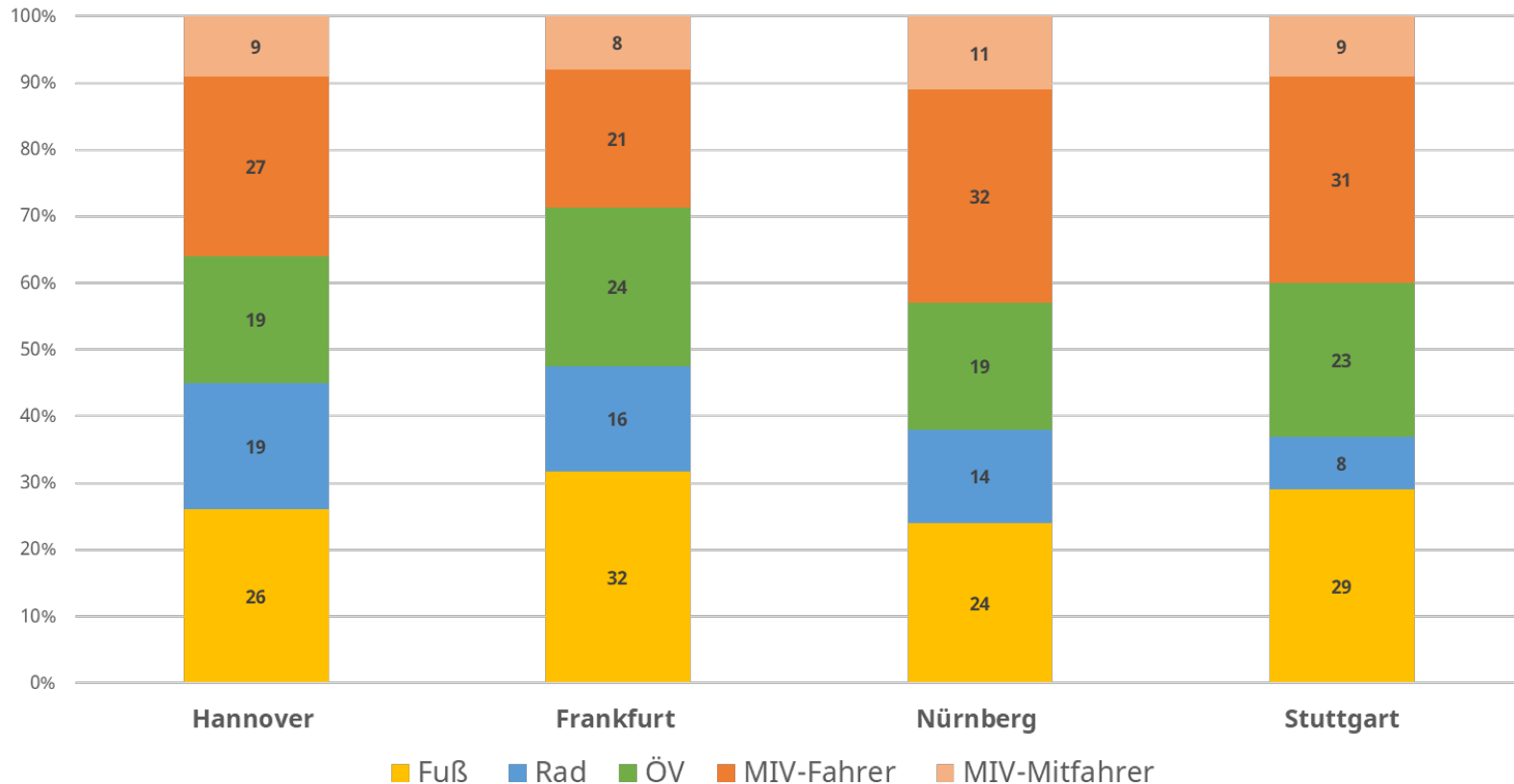
39 km Tagesstrecke pro Person und Tag





Modal-Split: Stuttgart im Städtevergleich

Modal-Split-Vergleich Großstädte (Verkehrsaufkommen)



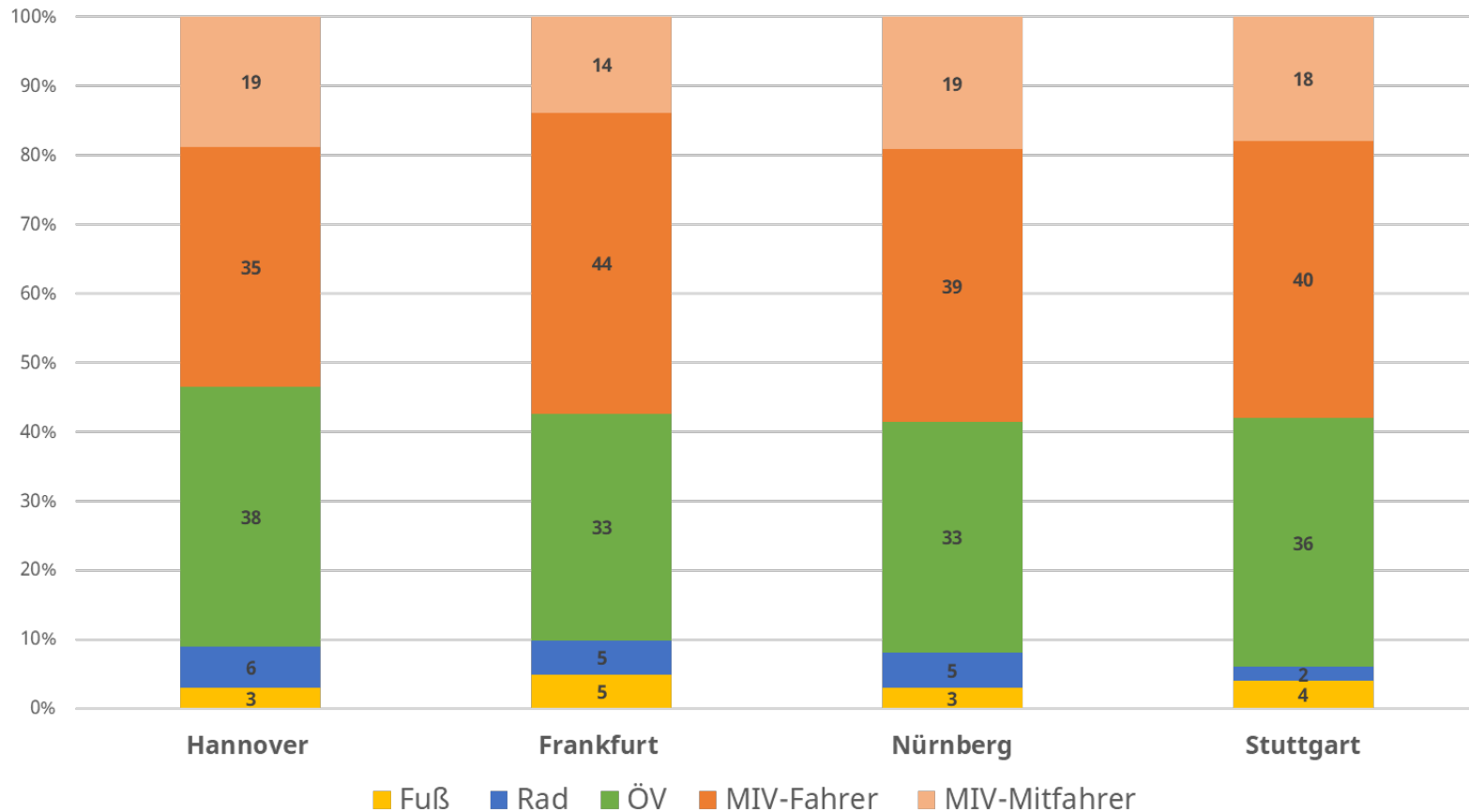
Prozentuale Angaben

Datengrundlage: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, infas



Modal-Split: Stuttgart im Städtevergleich

Modal-Split-Vergleich Großstädte (Verkehrsleistung)



Prozentuale Angaben

Datengrundlage: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, ifas

Landeshauptstadt Stuttgart – Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität



Verkehrsmittelverfügbarkeit



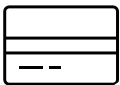
86% verfügen über einen Zugang zu einem Pkw (inkl. Carsharing)



69% besitzen ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec



18% besitzen eine Car-Sharing Mitgliedschaft

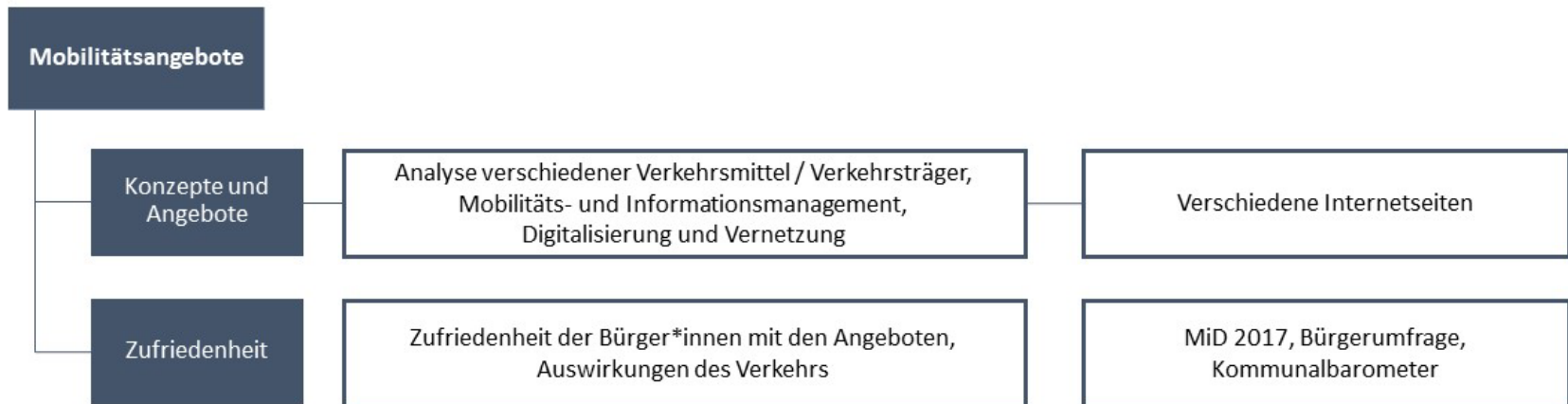


22% verfügen über eine Monatskarte im Abonnement

13% über ein Job- oder Semesterticket



Themenfeld 3: Mobilitätsangebote





Zufriedenheit der Verkehrssituation

Bewertung mit Hilfe von Schulnoten

2,2

Zu Fuß gehen

- 73% der Stuttgarter*innen sind mit der Situation zufrieden
- 3% bewerten die Situation als mangelhaft / ungenügend
- Analoge Bewertung in der Region / Metropolregion

3,4

Fahrradfahren

- 31% der Stuttgarter*innen sind mit der Situation zufrieden
- 26% bewerten die Situation als mangelhaft / ungenügend
- Bewertung in der Region / Metropolregion etwas besser (ca. 50% sind zufrieden)

3,4

Autofahren

- 33% der Stuttgarter*innen sind mit der Situation zufrieden
- 21% bewerten die Situation als mangelhaft / ungenügend
- Bewertung in der Region / Metropolregion etwas besser (ca. 60% sind zufrieden)

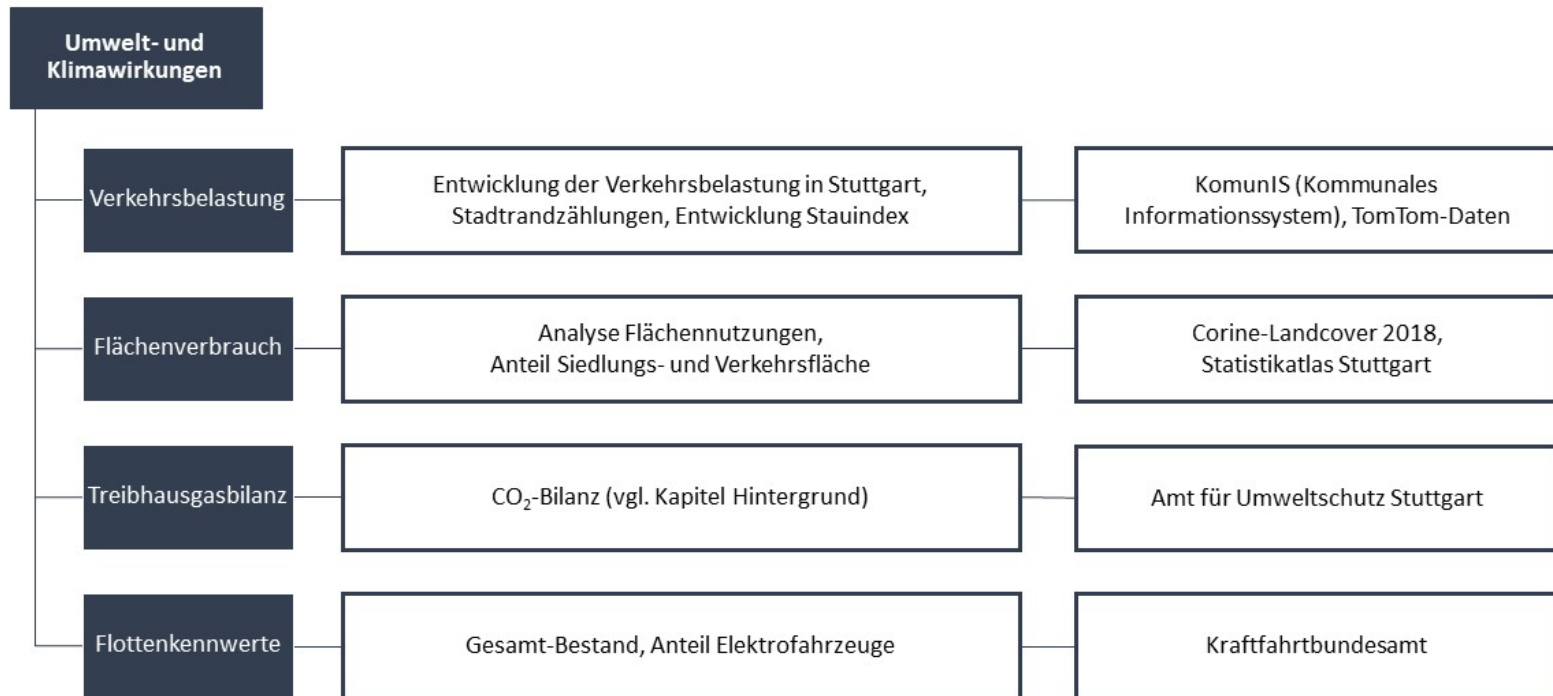
2,6

ÖPNV

- 57% der Stuttgarter*innen sind mit der Situation zufrieden
- 9% bewerten die Situation als mangelhaft / ungenügend
- Zufriedenheit mit dem ÖPNV in der Region / Metropolregion schlechter (ca. 40% sind zufrieden)



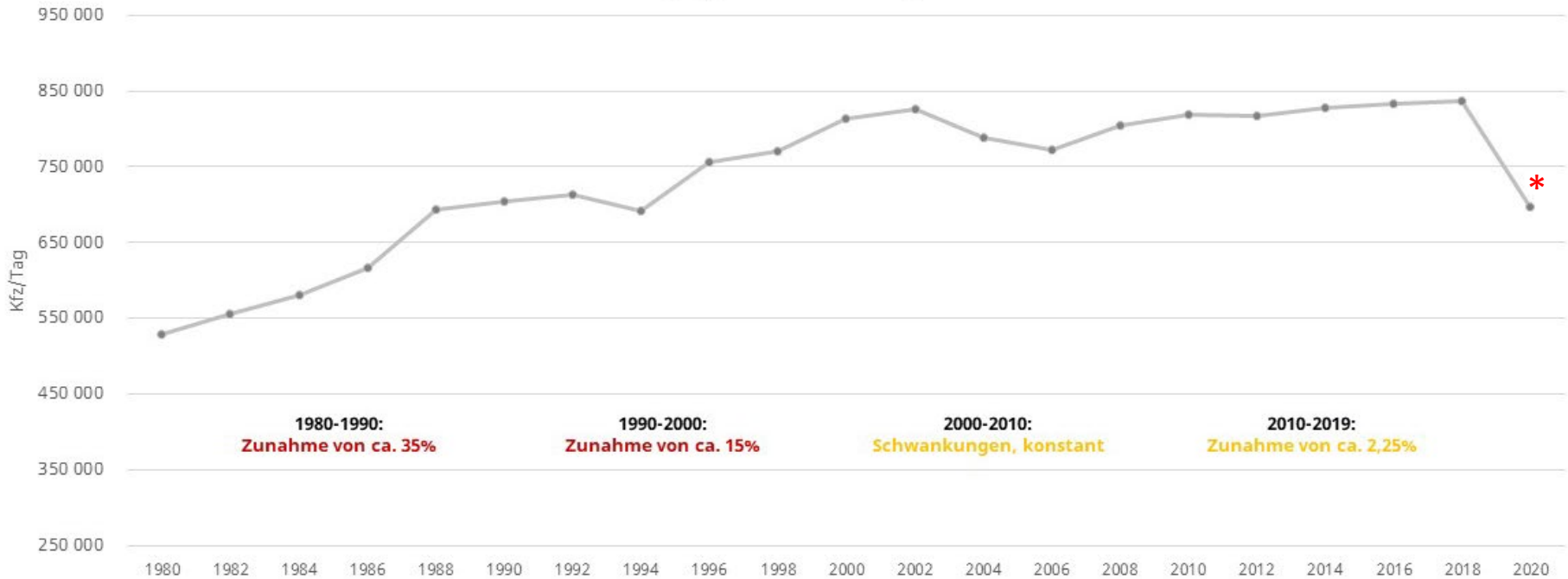
Themenfeld 4: Umwelt- und Klimawirkungen



Verkehrsbelastungen

Stuttgart - Markungsgrenze

Entwicklung Kfz-Verkehrsbelastung in Stuttgart seit 1980 an der Markungsgrenze (tagsüber 06-22Uhr)



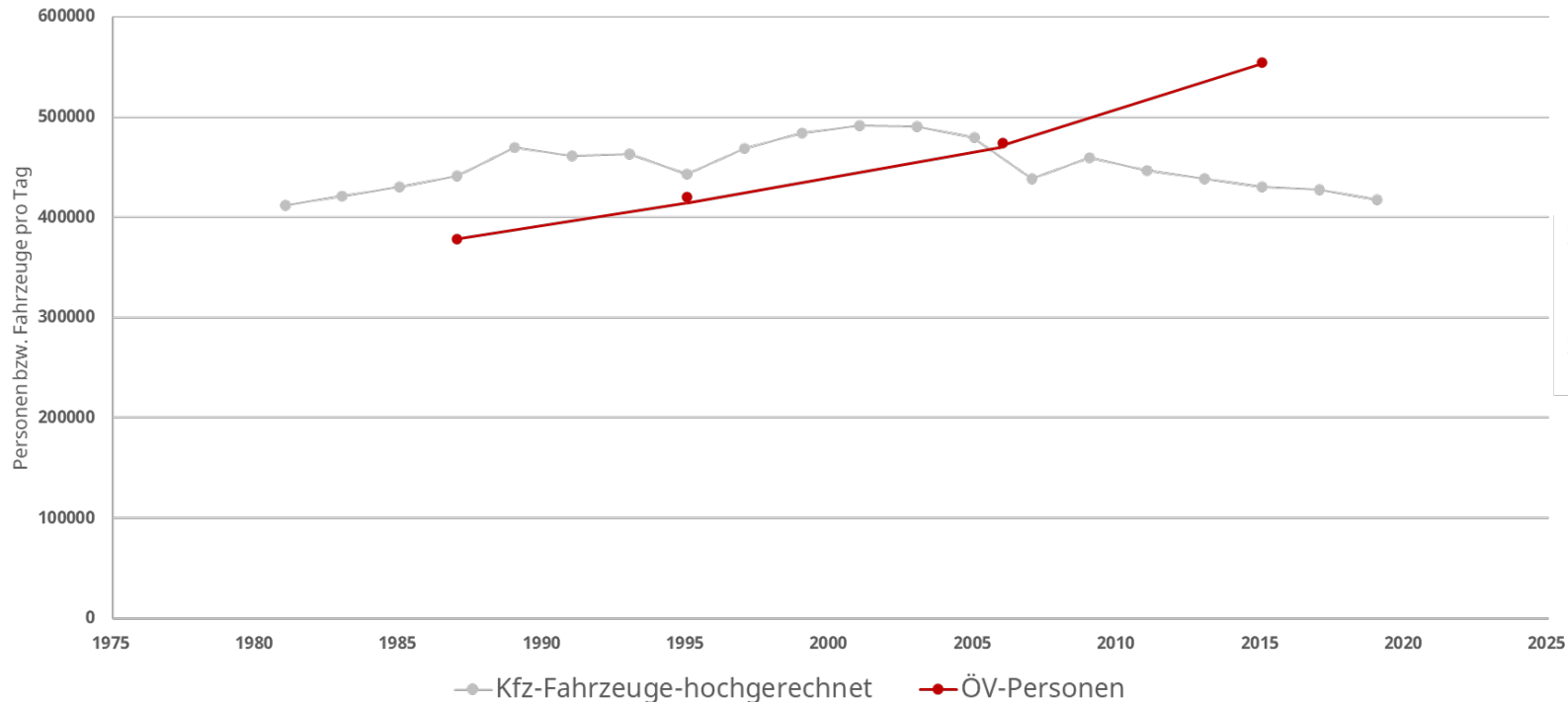
* Anmerkung: Nach Lockdown in 2020 sukzessiver Anstieg des Kfz-Aufkommens bis nahezu auf das Niveau von 2019 vor Corona (IVLZ, Stand Frühjahr 2021)



Verkehrsbelastungen

Stuttgart - Kesselrand

Entwicklungen am Kesselrand

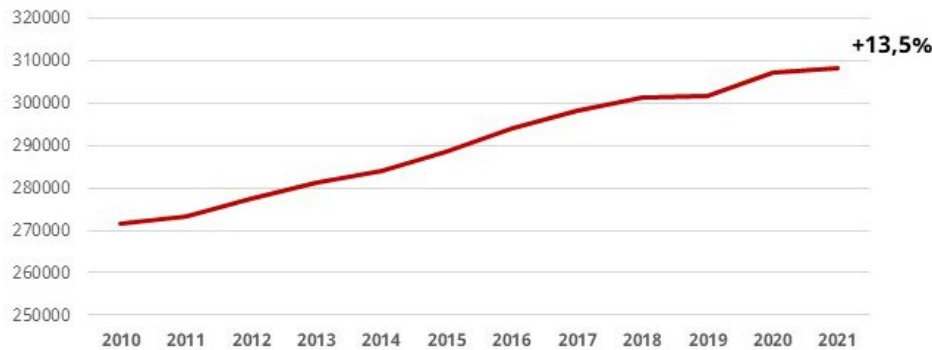


Datengrundlage: Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung,
VVS Verkehrserhebung 1987,1995,2006,2015

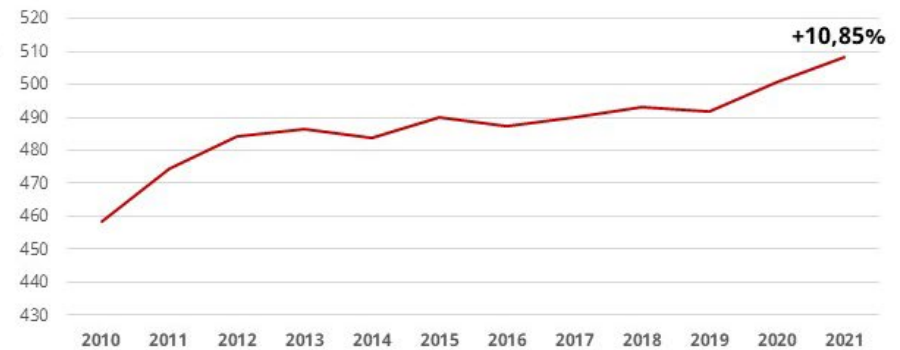


Entwicklung - Kfz-Bestand in Stuttgart (absolut, auf 1000 EW)

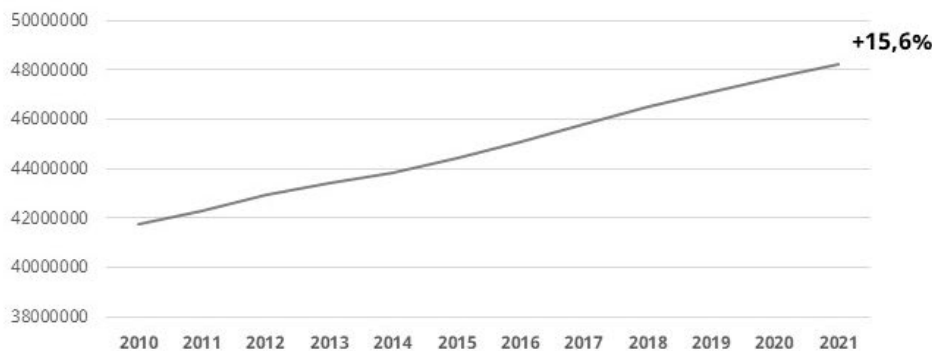
Stuttgart (absolut)



Stuttgart (Pkw-Bestand / 1.000 EW)



Deutschland - Vergleich (absolut)



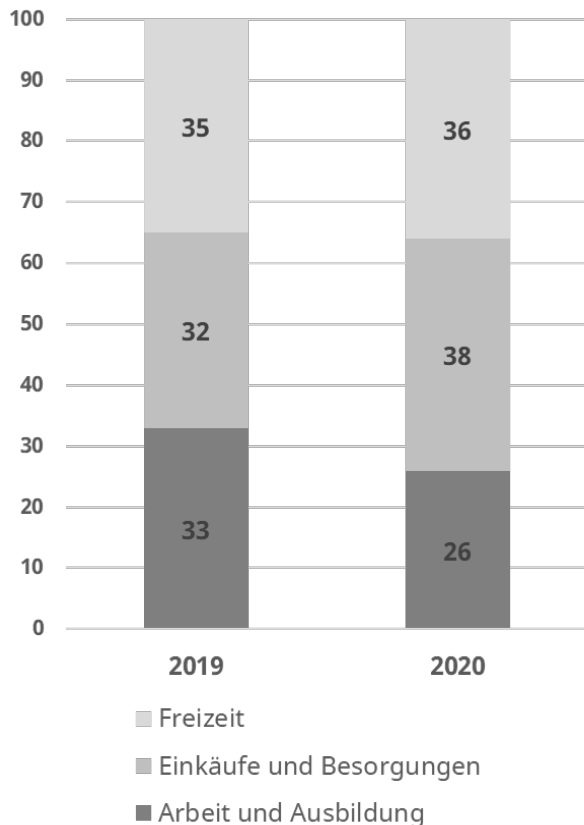
Exkurs

Auswirkungen der Covid19- Pandemie

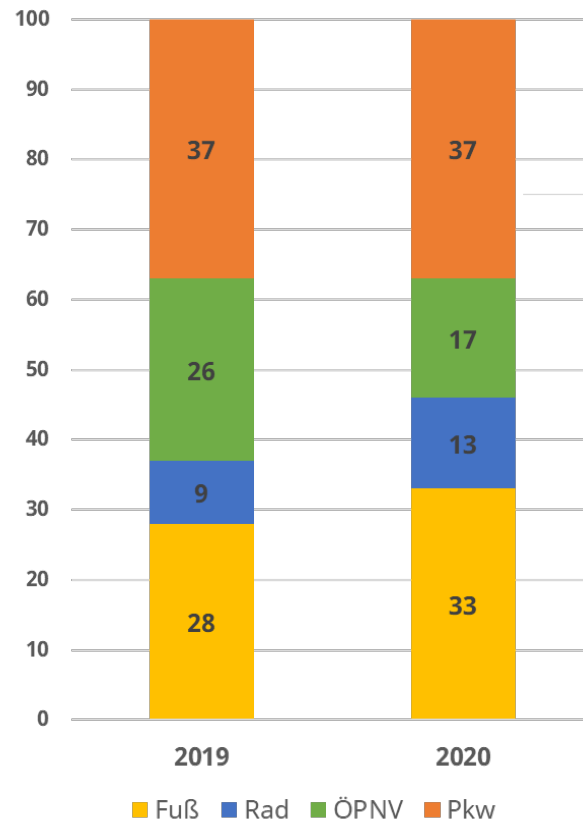


Änderungen der Wegezwecke beeinflussen die Verkehrsmittelwahl

Wegezwecke 2019 vs. 2020



Modal-Split 2019 vs. 2020

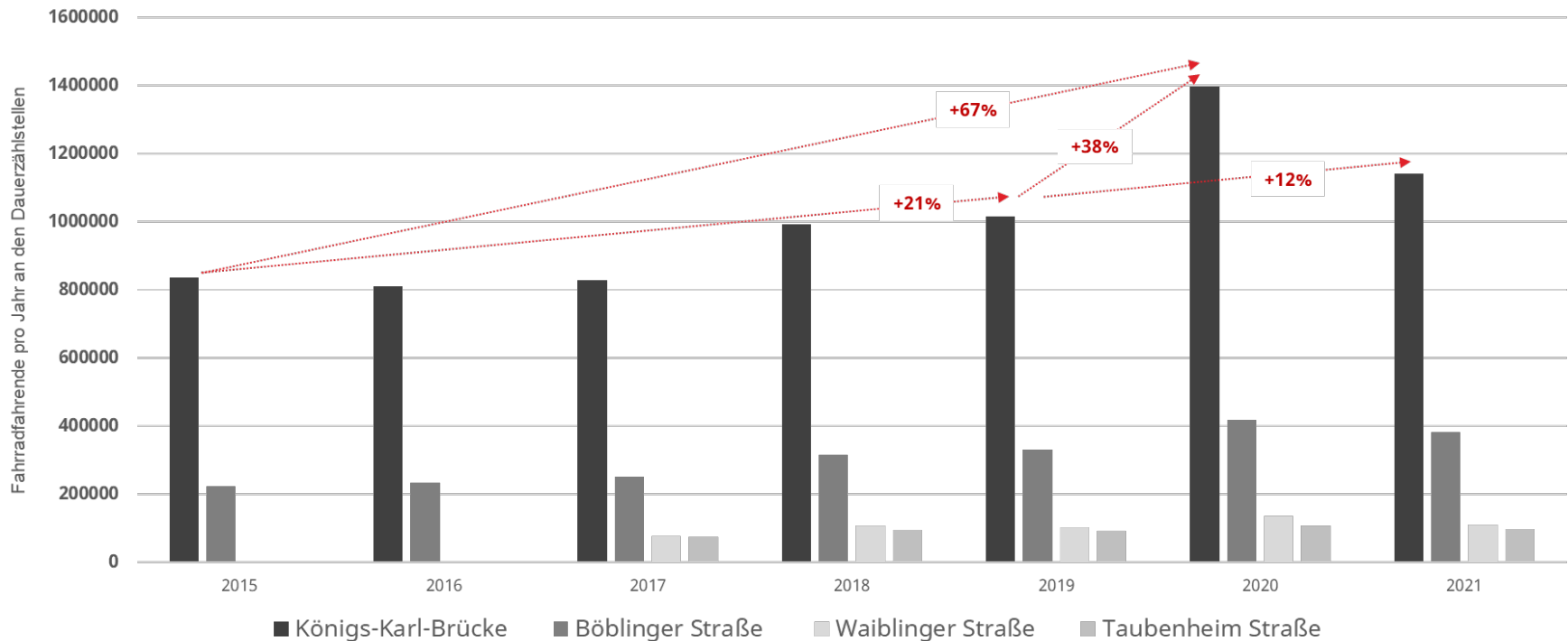


- Anteil Umweltverbund am Modal-Split ist gleichbleibend
- Rad- und Fußverkehr nehmen zu
- ÖV verliert mehr als 30%

Datengrundlage: Mobilität in Stuttgart – heute und morgen (SSB / Stadt Stuttgart), 2020 – prozentuale Angaben

Das Fahrrad als Gewinner der Pandemie – auch langfristig?

Radverkehrsentwicklung an den Dauerzählstellen in Stuttgart



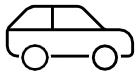
Daten: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=607#>



Defizite



Rückstand in der Radverkehrsentwicklung



Dominanz des motorisierten Individualverkehrs



Die Stuttgarter*innen leben gerne in ihrer Stadt, aber:
Die größten Probleme liegen nach dem Wohnungsmarkt insbesondere
in verkehrsspezifischen Fragestellungen.



Potenziale



Stuttgart ist die nachhaltigste Großstadt Deutschlands



Städtebauliche Entwicklung als Baustein für die Verkehrswende



Vielfältiges, attraktives Mobilitätsangebot zum Teilen



Analoge und digitale Angebote im Mobilitäts- und Informationsmanagement, verschiedene Kampagnen



Planwerke und Konzepte mit vielen guten Ansätzen



PTV | GROUP

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!
Fragen?



Zeitplan Beteiligung

Beteiligung

