

April 2024

## Klimamobilitätsplan der Landeshauptstadt Stuttgart, Mai 2024

### Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Stuttgart e.V.

Der Klimamobilitätsplan soll mit seinen aufgeführten 71 Maßnahmen zu einer Minderung der Treibhausgasemissionen (THG) von 46 % bis zum Jahr 2030 verglichen mit 2010 führen. Somit würde er einen wichtigen Beitrag dazu leisten, das vom Gemeinderat gesetzte Ziel einer Klimaneutralität im Jahr 2035 zu erreichen.

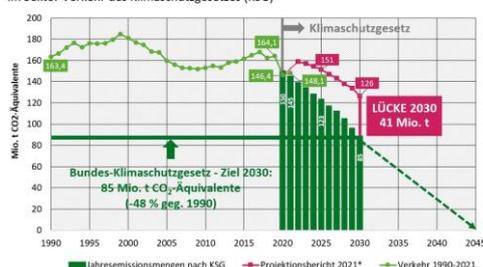
Der VCD Kreisverband Stuttgart hat sich schon in der Bürgerbeteiligung zum Klimamobilitätsplan (KMP) als Umwelt- und Verkehrsverband eingebracht. Im Beteiligungsverfahren wurde von uns wie auch von anderen Umweltverbänden kritisiert, dass das vorgegebene Ziel viel zu wenig ambitioniert ist und dass die Diskussion nur im vorgegebenen Rahmen stattfinden durfte.

Der jetzt vorgelegte Ergebnisbericht bestärkt uns in dieser Kritik. Insbesondere weisen wir auf nachstehende Unklarheiten, Fehler und Problembereiche hin:

#### 1. Ausgangslage

Vergleicht man die Entwicklung der Treibhausgase im Verkehrsbereich, dargestellt in Abbildung 2 des KMP Stuttgart, mit der bundesweiten Entwicklung, so fällt auf:

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



\* Berechnete Werte des „Projektionsbericht 2021“ (rote Linie, basierend auf Daten mit Stand August 2020) weichen für die Jahre 2020 und 2021 von den später veröffentlichten offiziellen GT-Werten (grüne Linie) ab. Quelle: UfBA 22.03.2022

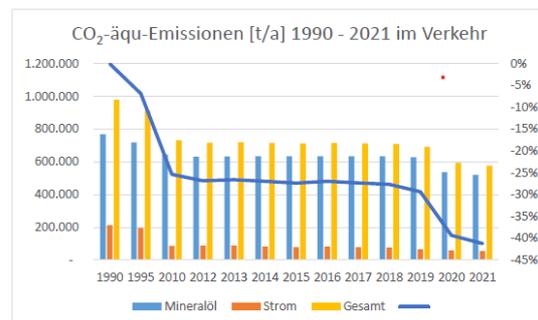


Abbildung 2: THG-Emissionen im Verkehr 1990–2021. Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz

Bundesweit sind die CO<sub>2</sub>-äqu-Emissionen von 1990 bis 2019 nahezu gleichgeblieben, erst in den Coronajahren 2020/2021 sind die Emissionen deutlich zurückgegangen (146 zu 164 t CO<sub>2</sub>-äqu, linkes Bild). Auch in den Jahren 2022 und 2023 lagen sie bei rund 146 Mio t CO<sub>2</sub>-äqu. Für Stuttgart wird dagegen gezeigt, dass zwischen 1990 und 2010 die CO<sub>2</sub>-Emissionen um rund 25 % zurückgegangen sind und in den Coronajahren nochmals um rund 15 %. „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 aus-



macht, werden in Stuttgart Treibhausgase in Höhe von 0,57 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>äq. emittiert (2021)“ [KMP]

Während bundesweit in den vergangenen 31 Jahren die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor um rund 10 % gesunken sind, behauptet die Stadt Stuttgart, die klimaschädigenden Emissionen hätten um 41 % abgenommen. Dabei ist die Kfz-Verkehrsmenge an der Stuttgarter Gemarkungsgrenze zwischen 1990 und 2018 um knapp 20 % gestiegen. Worauf führt die Stadt diesen Rückgang der CO<sub>2</sub>-äqu-Emissionen zurück? Dies wird im KMP nirgends erläutert und erscheint uns als völlig haltlos und unbegründet.

## 2. Zielwert minus 40 % bis 2030

Im KMP wird der Zielwert minus 40 % CO<sub>2</sub>-äqu-Emissionen gegenüber 2010 angegeben. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich das Ziel gesetzt, bis 2035 klimaneutral zu sein; als Zwischenziel sollen die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 80 % gegenüber 1990 gesenkt werden.

Setzt man eine lineare, gleichbleibende Absenkungsrate pro Jahr mit dem Ziel der Klimaneutralität 2035 an, müssten zwischen 2010 und 2030 mindestens 80 % Minderung der Emissionen erfolgen, die restlichen 20 % in den Jahren 2030 bis 2035. Das wären absolut etwa 150.000 t CO<sub>2</sub>-äqu-Emissionen im Jahr 2030. Im KMP wird von einer 40%-igen Reduktion vom Stand 2010 mit ca. 720.000 t CO<sub>2</sub>-äqu-Emissionen ausgegangen, d.h. danach werden im Jahre 2030 etwa noch 430.000 t CO<sub>2</sub>-äqu-Emissionen erzeugt. Das ist fast das Dreifache des Zielwertes bei oben genannter Klimaneutralität 2035.

Was in der Bürgerbeteiligung schon deutlich formuliert wurde: Das vorgegebene Ziel ist nicht ambitioniert genug. Oder konkreter: **Die Zielvorgabe mit der 40%-igen Reduktion ist mit dem Ziel der Klimaneutralität 2035 der Stadt Stuttgart längst überholt und verschleiert nur die Aufgabe, die in der Kürze der Zeit zu erledigen ist.**

## 3. Ansatz Emissionsminderung

Nach KMP werden etwa 15 % der Emissionsminderung durch Reduktion der Verkehrsleistung erbracht, zusätzlich sollen 2030 mindestens 15 % der Kfz voll und 10 % teilweise elektrisch fahren (was wohl gleichgesetzt wird mit „klimaneutral“). In der Einzelauflistung werden dagegen nur 8 % der Verkehrsleistung auf den Umweltverbund verlagert und mindestens 15 % im Kfz-Verkehr vollelektrisch abgewickelt. Rund 4 % sind Emissionsminderung durch sparsamere Fahrzeuge seit 2010.

Selbst wenn man annimmt, dieser Verkehr (Umweltverbund und Elektrofahrzeuge) fährt klimaneutral, fehlen 13 % zur 40%-igen Einsparung der CO<sub>2</sub>-äqu-Emissionen und 19 % zur behaupteten 46 % - Minderung. Diese müsste durch eine entsprechende Senkung des Benzinverbrauchs der restlichen 85 % der Kfz erfolgen, was vollkommen unrealistisch ist. Die aufgeführte Ableitung der Emissionsminderung ist nicht nachvollziehbar.

#### **4. Verkehrsanteil an CO<sub>2</sub>-äqu-Emissionen**

Im KMP wird der Anteil des Verkehrs an den CO<sub>2</sub>-äqu-Emissionen mit 14 % genannt. Nach Bundesumweltamt sind es bundesweit ca. 20 % der CO<sub>2</sub>-äqu-Emissionen, die dem Verkehrssektor zugeordnet sind. Dieser Anteil ist in den letzten Jahren bis 2019 kontinuierlich gestiegen, da insbesondere bei der Stromerzeugung die Klimabelastung etwa halbiert wurde, im Verkehrssektor aber unwesentlich zurückgegangen ist.

Da in den Städten der Umweltverbund höhere Anteile hat als im Bund, mag der Verkehrsanteil an den CO<sub>2</sub>-äqu-Emissionen geringer sein als im Durchschnitt. Es wurden aber auch nicht alle Verkehrsarten in die Bilanz einbezogen; so fehlt der Flugverkehr, der Schiffsverkehr, der Durchgangsverkehr zumindest teilweise, auch der Ziel- und Quellverkehr wurde nur auf der Gemarkung berücksichtigt. Dann fällt auch die Produktion von Fahrzeugen nicht in die Kategorie „Verkehr“, sondern in die Kategorie „Industrie“; sie müsste mit ca. 4 % dem Verkehr noch zugerechnet werden.

Es wird hier also nur ein Teil der verkehrsbedingten Klimabelastungen berücksichtigt.

#### **5. Reduktionsansatz Elektromobilität**

Der pauschale Ansatz, Kfz-Verkehr wird durch die Antriebswende klimaneutral, ist so nicht richtig. Heute muss angesetzt werden, dass rund 50 % des Stroms nicht CO<sub>2</sub>-neutral erzeugt wird. Verschiedene Studien zeigen, dass selbst bei 100%-igem Ökostrom die Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr deutlich sinken muss, um die Klimaziele zu erreichen: Beispielsweise hält das Land Baden-Württemberg nach einer Studie eine 38%-ige Reduktion der Kfz-Verkehrsleistung für erforderlich, um die Klimaziele zu erreichen. Das ist mehr als eine doppelt so hohe Verringerung wie im KMP angesetzt (15 %). Auch hier sieht man, dass die Zielvorgabe nicht ambitioniert genug ist.

Zum anderen stellt sich die Frage, ob das Ziel mit 15 % voll elektrischen und 10 % teilweise elektrischen Kfz erreichbar ist, weil es hier zur Umsetzung kein Instrument gibt. Unabhängig davon ist dieser Ansatz viel zu niedrig, wenn wir fünf Jahre später klimaneutral sein möchten.

Ob die im KMP angesetzte 15%-ige Reduktion der Verkehrsleistung überhaupt erreichbar ist und die Modellrechnung, die ja nirgends kalibriert wird, stimmig ist, ist eine ganz andere Frage. Keine der aufgeführten Maßnahmen führen zwingend zu einer Verkehrsminde- rung: Es geht in der Regel nur um Alternativangebot oder graduelle Attraktivitätsverände- rungen in den Verkehrsangeboten.

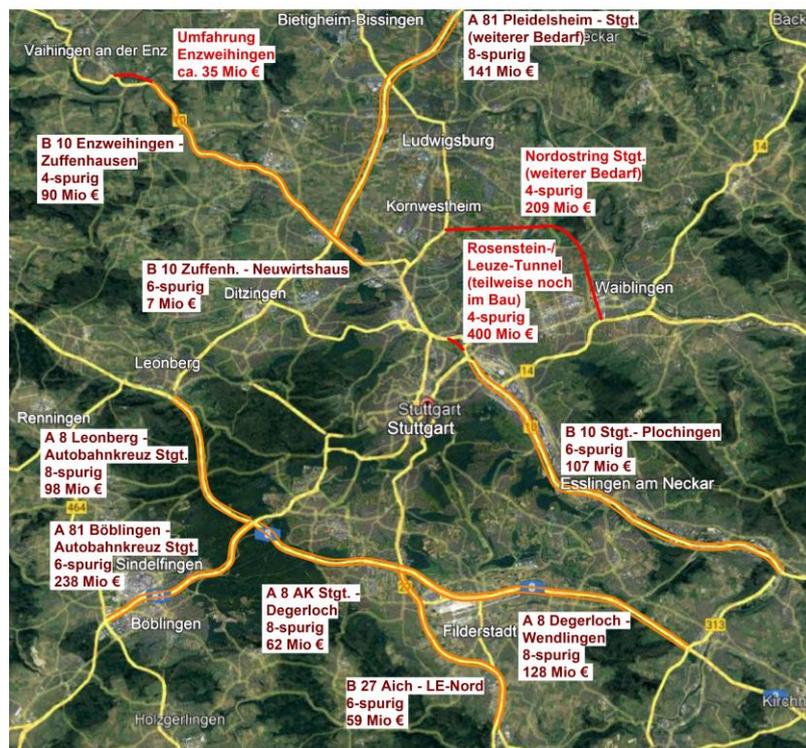
## 6. Einzelmaßnahmen

Zu den aufgeführten Einzelmaßnahmen ist anzumerken:

### 6.1 Maßnahmen, welche kontraproduktiv sind und den Kfz-Verkehr stärken:

- Maßnahme 15: Knotenpunktserüchtigung Nord-Süd-Straße und Ausbau der Nord-Süd-Straße, Vollknoten Augsburg Platz: Das sind Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr stärken statt reduzieren. Nicht erwähnt ist hier der geplante Bau des Knotenpunkts B 10 / B 27 Friedrichswahl mit klimaschädlichem Tunnelbau in Zuffenhausen (Kosten nahezu eine halbe Milliarde Euro).
- Maßnahme 16: Ausbau der Bundesstraßen, Anschlüsse an Bundesstraßen: Hier ist zu erwähnen, dass nach dem Bundesverkehrswegeplan sämtliche Autobahnen und Bundesstraßen im Großraum Stuttgart ausgebaut und erweitert werden sollen: A 8, A 81, B 10, B 27, Nordoststring (siehe Abbildung). Wenn die Stadt Stuttgart diesen Ausbaumaßnahmen nicht deutlich widerspricht, ist ihr Klimaschutzprogramm völlig unglaubwürdig.

## 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.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf>  
Autor: Christoph Link, VCD Stuttgart

## **6.2 Maßnahmen ohne konkreten Umsetzungsplan**

Viele sinnvolle Maßnahmen zum Radwegebau, zur Stärkung der Fußgänger und für den ÖPNV sind nicht mit einem Zeitrahmen und einer Finanzplanung hinterlegt (M 1, M 2, M 18 (Finanzierung ungeklärt!))

## **6.3 Maßnahmen sind nicht klar definiert und in der Klimawirkung nicht überprüfbar**

z.B. M 8, M 10, M 37, M 39 M 51, M 53, M 56, M 57, M 58, M 59. Auch die Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr (M 51 bis M 60) sind allgemein gehalten, weil sie im Wesentlichen auf Freiwilligkeit der Spediteure beruhen.

## **6.4 Neubau Stadtbahnbetriebshof (M 5) und Umgestaltung von Plätzen (M 11)**

Wie steht es um die Klimabilanz dieser Baumaßnahmen? Wurde dies überhaupt untersucht?

## **6.5 Klimabilanz P+R-Plätze und Quartiersgaragen (M 9, M 46)**

Ob P+R-Plätze in jeden Fall sinnvoll sind und die Nutzung der Autos mindern, ist nicht immer gesagt. Auch der Bau von Quartiersgaragen muss überprüfbar eine positive Klimabilanz aufweisen, was aufgrund der grauen Energie nicht sicher nachweisbar ist.

## **6.6 Lebenswerte Innenstadt**

Das Konzept „Lebenswerte Innenstadt“ mit vielen sinnvollen Maßnahmen soll erst bis zum Jahre 2035 umgesetzt werden.

## **6.7 Parkraummanagement (M 44, M 49)**

Die Maßnahmen zum Parkraummanagement beziehen sich nur auf wenige Stadtteile. Um Wirkung zu zeigen, sind die Parkgebühren deutlich zu erhöhen und sind die Maßnahmen auf die Gesamtstadt auszudehnen, auch auf Freizeitgebiete. Auch die Umwandlung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zeigt nur dann Wirkung, wenn sie entsprechend dem erforderlichen Rückgang des Pkw-Verkehrs in der Größenordnung von ca. 40 % liegt.

## **6.8 Förderprogramm Nahversorgung, Stärkung Stadtteilzentren (M 35, M 36)**

Leider sind die genannten Maßnahmen bezüglich Klimaschutz bzw. dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“ unwirksam, wie die Stilllegung von Postfilialen (ehemals staatlich), Bankfilialen (teilweise mit städtischer Beteiligung) oder Standortvorgaben für den Einzelhandel zeigen. Selbst die Stadt schafft es nicht, ortsnahe überall die Bürgerbüros einzurichten.

## **6.9 LSA-Steuerung (M 65, M 67)**

Wenn die Signalsteuerung zur „Verstetigung des Verkehrsflusses“ eingesetzt wird, heißt dies in der Regel „Förderung des Kfz-Verkehrs“ und nicht Förderung des Umweltverbundes. Mit vergleichsweise geringen Kosten kann über Signalprogramme die Kfz-Verkehrsmenge reduziert werden, wenn das gewollt wird. In der Regel werden die Signalprogramme immer noch den Kfz-Verkehrsmengen angepasst.



## 7. Fehlende Maßnahmen im KMP

In der Verkehrswissenschaft ist seit langem bekannt, dass für eine Verkehrswende nicht nur Maßnahmen zum Umsteigen vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund erforderlich sind, sondern auch Maßnahmen zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs (push- and-pull-Prinzip).

Entsprechende Maßnahmen fehlen im KMP. Angesprochen werden beispielsweise Pfortnerampeln, eine konsequente Umsetzung wird aber von externen Faktoren abhängig gemacht. Konsequenter wäre beispielsweise auch eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit an signalgeregelten Knotenpunkten, schrittweise hin bis zum Zielwert minus 40 %. Tatsächlich werden aber Straßen immer noch ausgebaut wie die Nord-Süd-Straße.

Zum Rückbau der B 14 in der Stadtdurchfahrt mit Reduzierung der Leistungsfähigkeit auf 50 % gab es zwar einen städtebaulichen Wettbewerb; die Umsetzung wird aber offensichtlich blockiert.

Ebenso blockiert wird die vom Bürgerrat geforderte Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum um jährlich 5 %. Denkbar wäre auch ein Parkierungskonzept, das von den Klimazielen abgeleitet wird. Dies scheint politisch nicht umsetzbar zu sein.

## 8. Fazit

**Der Klimamobilitätsplan ist in seiner Gesamtheit nicht geeignet, die Klimaziele im Verkehrsbereich umzusetzen. Schon das Ziel ist zu kurz gegriffen, die einzelnen Maßnahmen sind nicht ausreichend wirksam, die erforderliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs wird nicht angegangen. Im Gegenteil: Es werden sogar Maßnahmen zum Ausbau des Kfz-Verkehrs aufgeführt und die Ausbaupläne des Bundesverkehrswegeplans nicht in Frage gestellt.**

**Alle Maßnahmen unterliegen dem Finanzierungsvorbehalt durch den Gemeinderat; d.h. eine Umsetzung ist von daher schon nicht gesichert.**

**Unsere Forderung ist, ein Konzept zu entwickeln, das konkrete, nachprüfbare Einzelmaßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität 2035 in Stuttgart aufzeigt. Dieses Ziel wurde vom Gemeinderat beschlossen und muss mit in der Wirksamkeit nachprüfbaren Maßnahmen unterlegt werden.**