

# **KLIMAMOBILITÄTSPLÄNE: KOMMUNALE PLANUNGEN ZUM KLIMASCHUTZ IM VERKEHR**

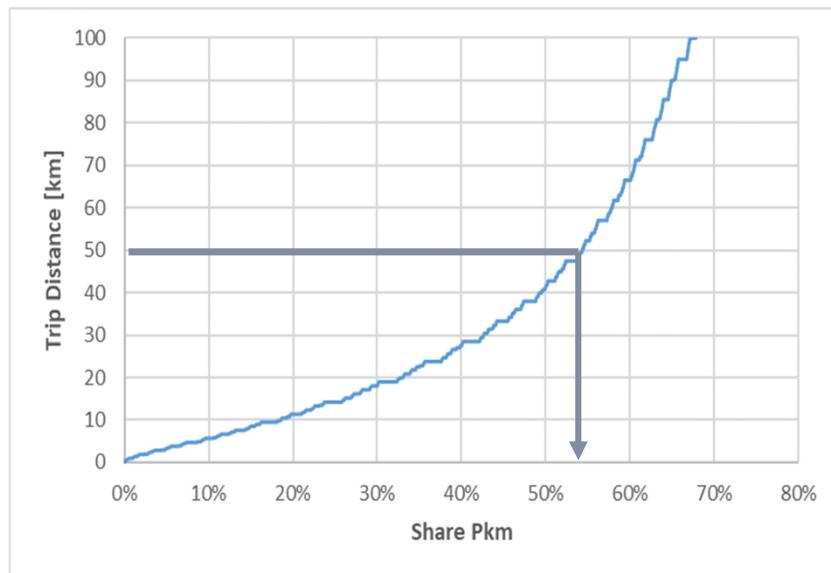
---

**Einladung zu einem BAG/LAG Themenabend**

Bundesarbeitsgemeinschaft Mobilität der Grünen  
25. September 2022

# Wichtige Rolle der Kreise und Kommunen

Anteil der Personenkilometer und Weglänge  
in Deutschland

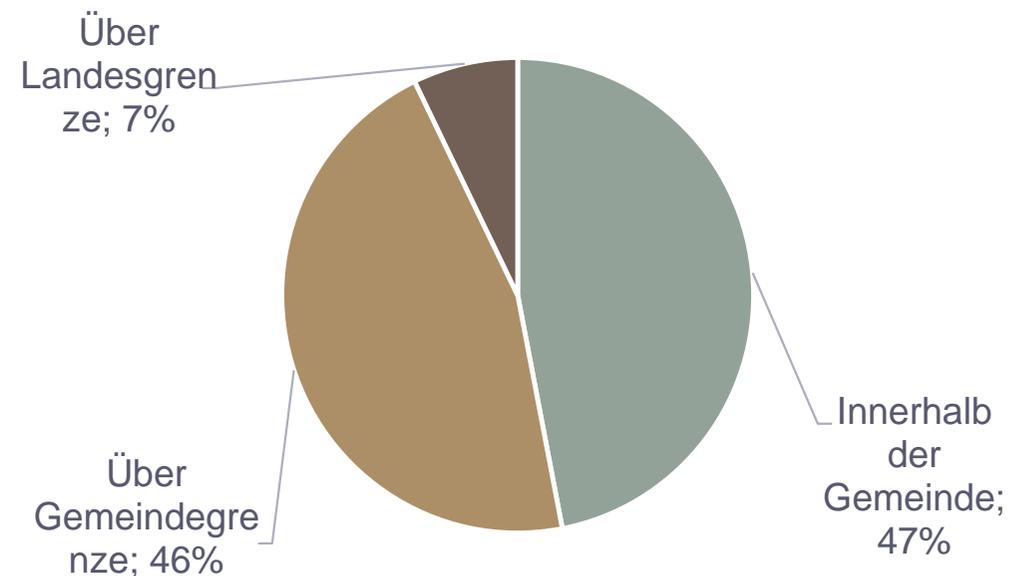


Quelle: eigene Berechnungen nach MID 2017

⇒ ½ des Personenverkehrs (pkm)  
ist hausgemacht (< 50km)

Gemeinden und Kreise müssen einen  
großen Beitrag zum Klimaschutz leisten

Pendler 2021 in Baden-Württemberg



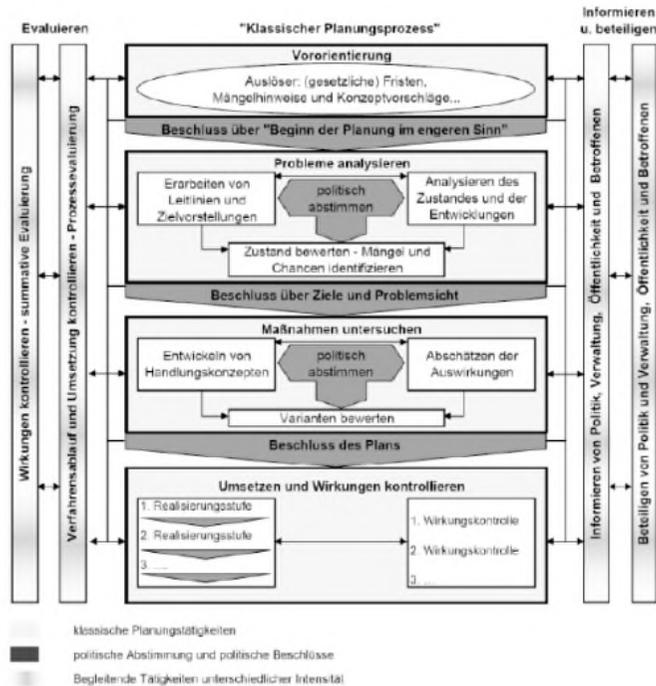
[https://www.statistik-bw.de/Arbeit/Beschaefigte/SVB\\_Pendler.jsp](https://www.statistik-bw.de/Arbeit/Beschaefigte/SVB_Pendler.jsp)

# PRAXIS DER VERKEHRSPLANUNG

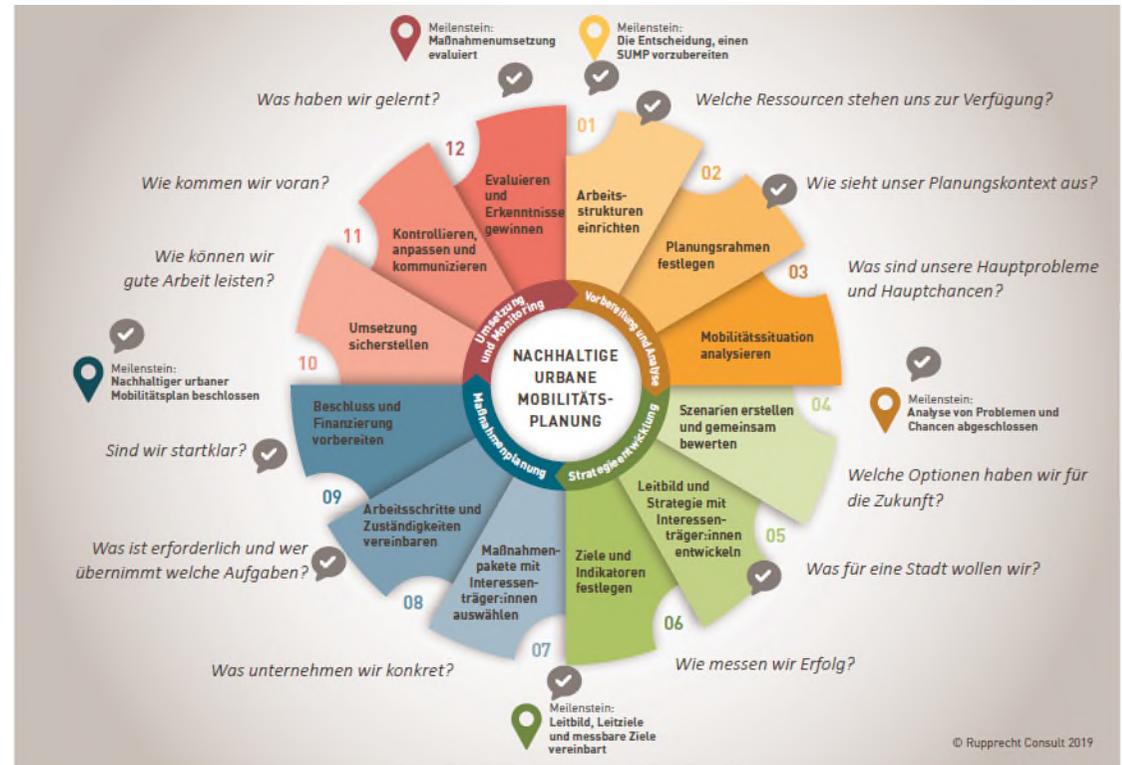
---

# Verkehrsentwicklungspläne

## Verkehrsentwicklungsplan (VEP)



## Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) der EU



# Studie der Europäischen Investitionsbank 2022

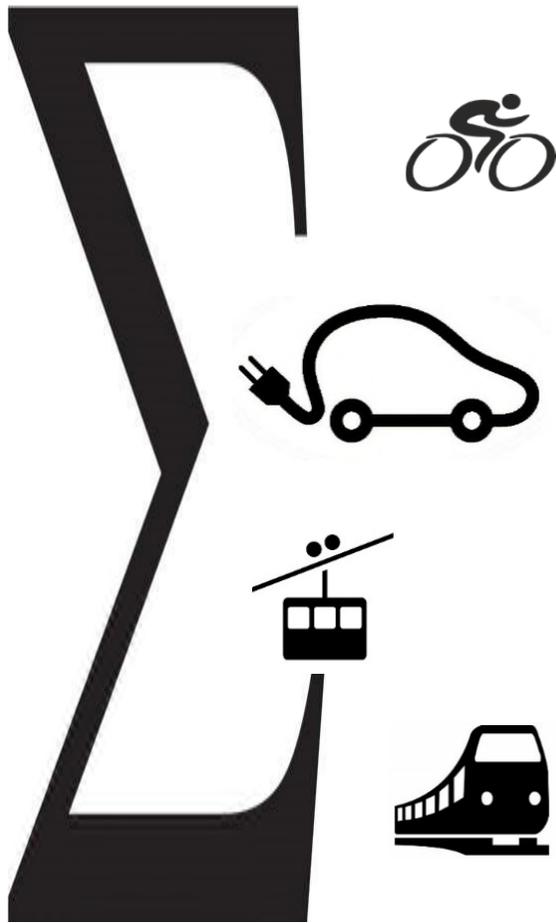
Screening von 190 Städten in Europa:

- Weniger als die Hälfte SUMP (Nachhaltige Verkehrspläne) hat **quantitative Klimaziele** für den Verkehr.
- **Klimaziele reichen oft nicht aus**. Sie werden meist nicht von nationalen, regionalen oder EU-Zielen abgeleitet.
- Wirkungen der Maßnahmen werden oft **nicht berechnet**.
- Monitoring: Ein **Ex-post-Bewertung** der Zielerreichung und der Umsetzung von Maßnahmen ist in weniger als der Hälfte der untersuchten SUMP vorgesehen
- **Mangelnde Implementierung**, auch wenn ambitionierter Ziele vorliegen. Bisher wurden ehrgeizige Klimaschutzziele in fast allen Fällen nicht erreicht.

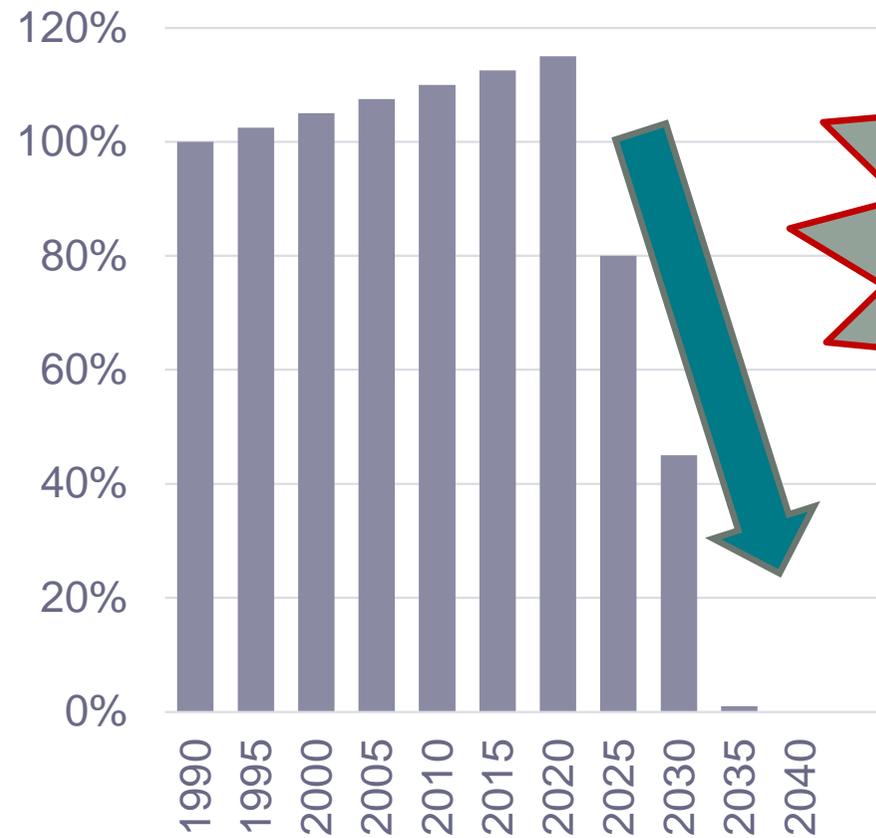
# Präferenz für Einzelmaßnahmen



# Nur die Summe zählt!

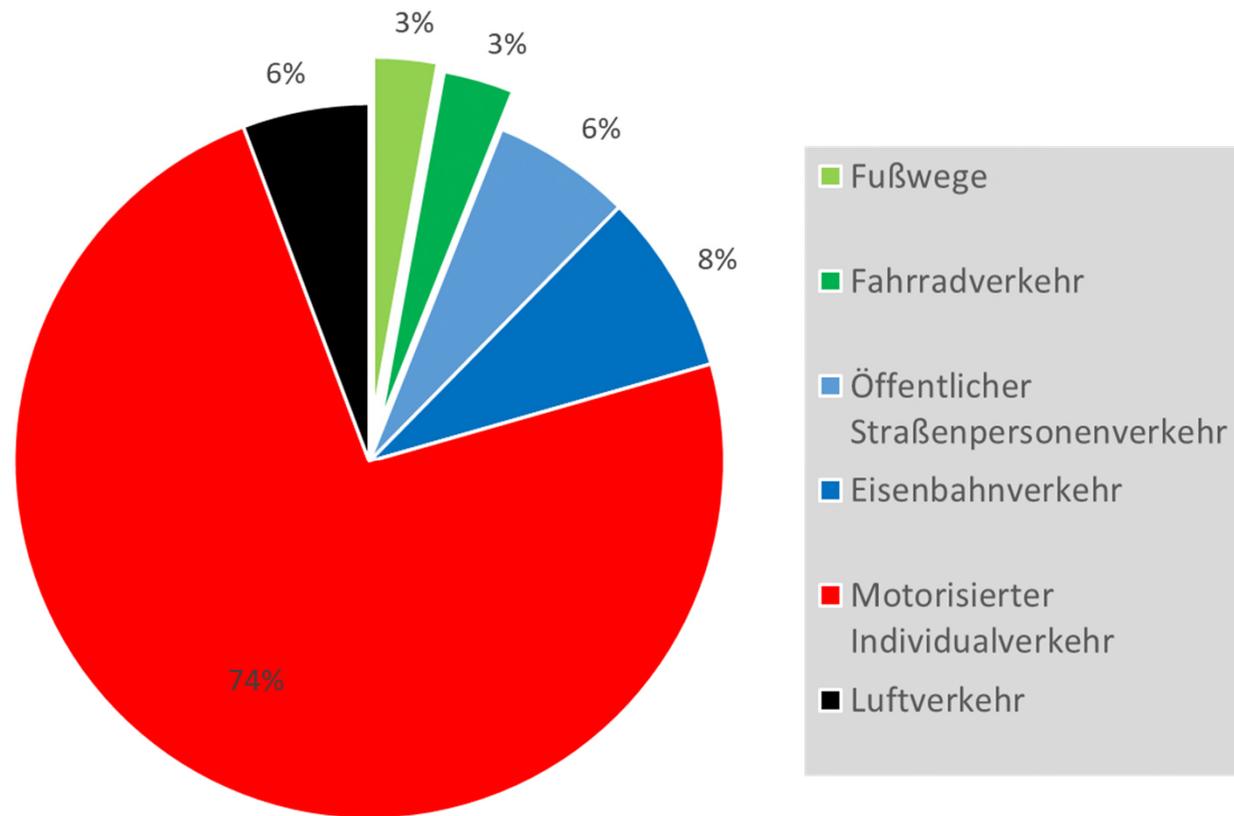


CO2 Emissionen



Schnelles Handeln notwendig!

# Überschätzung der Rolle von Rad und Fußwegen



Quelle: Verkehr in Zahlen 2019

# Öffentlicher Druck auf Kommunalpolitiker

Maßnahmen, die den Pkw-Verkehr beschränken stoßen auf Widerstand

Quelle:  
Stuttgarter Nachrichten 21.2.2014

**Bäume ersetzen Parkplätze**  
Kathrin Thimme, 21.02.2014 - 08:30 Uhr



**Bild von  
Stuttgarter  
Zeitung**

Die Gehwegnasen werden vergrößert, um sicherer und ohne Autos als Hindernisse die Straßen queren zu können. Foto: red

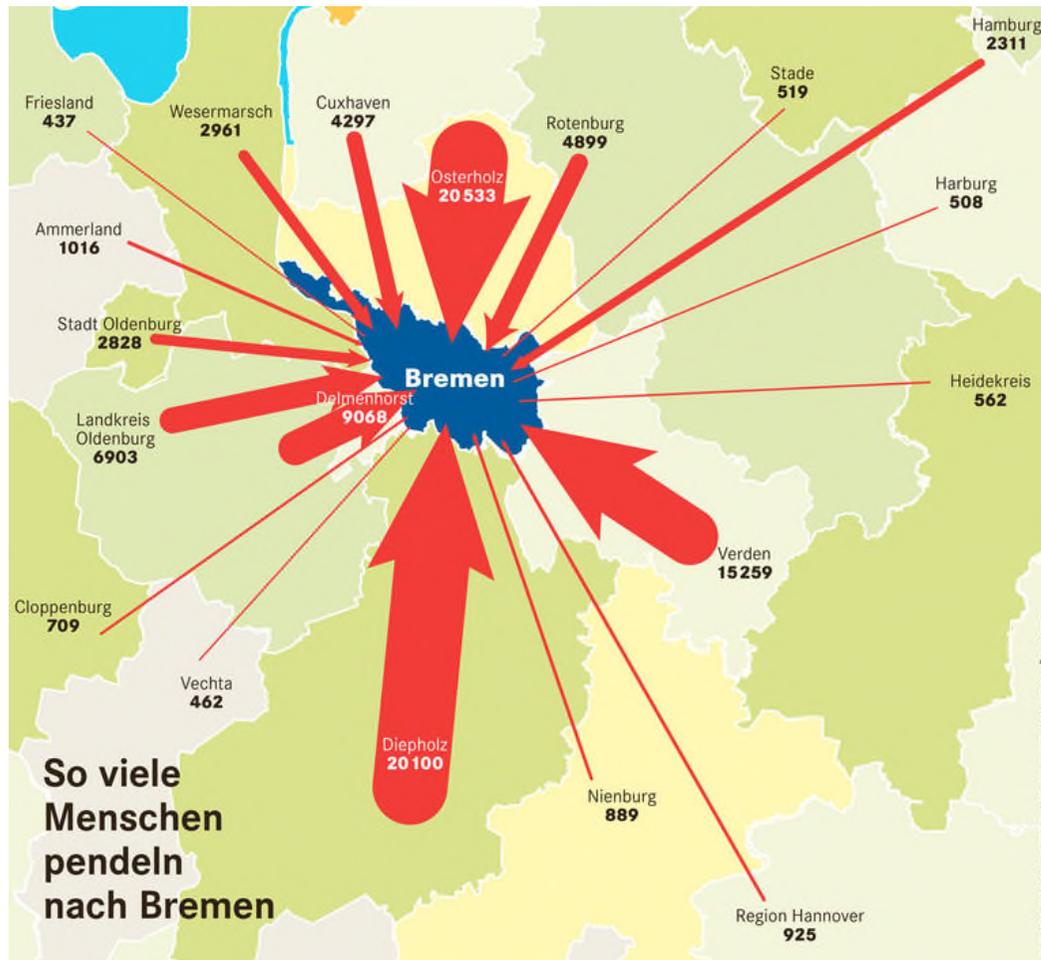
So manchem Anwohner der Vogelsangstraße stößt der Bau der Baumbeste sauer auf. Dafür fallen laut Stadt dauerhaft **sieben** **Parkplätze** weg, während der Bauzeit von zwei Monaten deutlich mehr.

# Problem: Politische Präferenz für Pull



**Problem:** Angebotsausweitung des Öffentlichen Verkehrs führt **nicht** automatisch zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs

# Region als Planungsebene

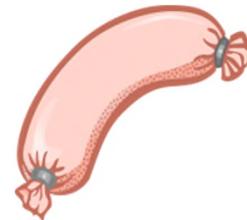


- Planung in Stadt und Umland essentiell
  - Kreisebene
  - Planungsregion oder
  - Regierungsbezirk
- Für schnelle Umsetzung: Koalition der Willigen.

# Realität kommunaler Verkehrspolitik

- Wechselnde Mehrheiten im Stadtrat  
=> langfristige Politik schwierig
- Kraftraubende Debatten und emotionale Diskussionen über Einzelmaßnahmen.
- Widerstand des Tiefbauamtes

**=> DURCHWURSTELN**



# Bedarf für eine kohärente Planung

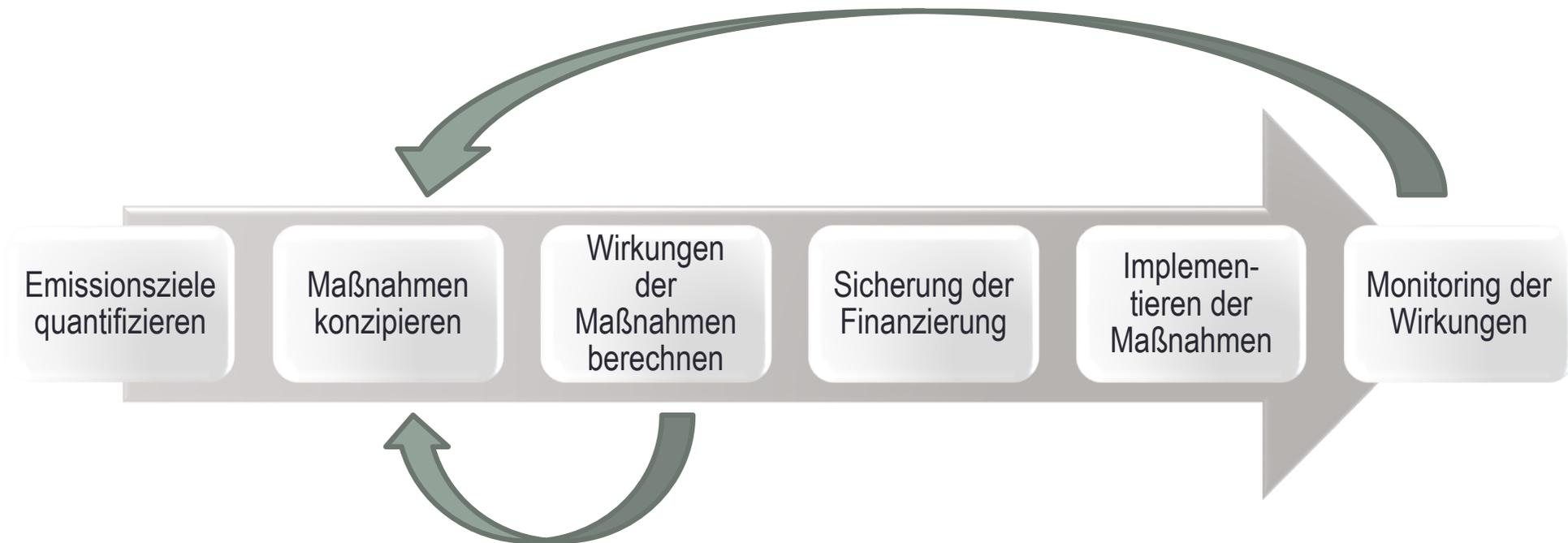


# ANFORDERUNGEN AN KLIMA-MOBILITÄTSPPLÄNE

---

# Umkehr der Planungsverfahren durch Backcasting

- Bisherige Praxis: Fortschreibungen der Entwicklung in die Zukunft = Trend-Extrapolation
- Zukünftig Praxis „**Backcasting**“ (Rückwärtsrechnung): maximale Emissionsmenge als Zielwert festlegen



# Prinzipien eines Klimamobilitätsplans

## Grundsatz: Einhaltung der Klimaziele im Verkehr

- Politische **Einigung auf Zielvorgaben**: Paris gilt auch bei uns im Verkehr
- Quantitative Zielvorgaben richten sich nach den Zielen der Bundes- und Landesregierung

## Maßnahmen entsprechend der Ziele konzipieren

- **Maßnahmenwirkungen** auf CO<sub>2</sub>-Emissionen **berechnen**
- Die Summe aller Maßnahmen soll mindestens die Klimaziele einhalten

## Investitionsplanung

- Investitionen lang- (20 Jahre), mittel (10 Jahre) und kurzfristig (5 Jahre) planen
- Die notwendigen Mittel für zukünftige **Haushaltspläne** vormerken

## Monitoring planen

- Kontrolle der Implementierung und der Wirkungen auf das Klima
- Quantifizierung der **Zielerreichung** in Prozent der geplanten Klimaziele
- Nachbesserungen im Falle von signifikanten Abweichungen vom Ziel

# Szenarien neu denken

**Bisher:** BAU (Business as Usual), Automobil, Ökologie, Moderates Szenario

**Wichtigste Frage:**

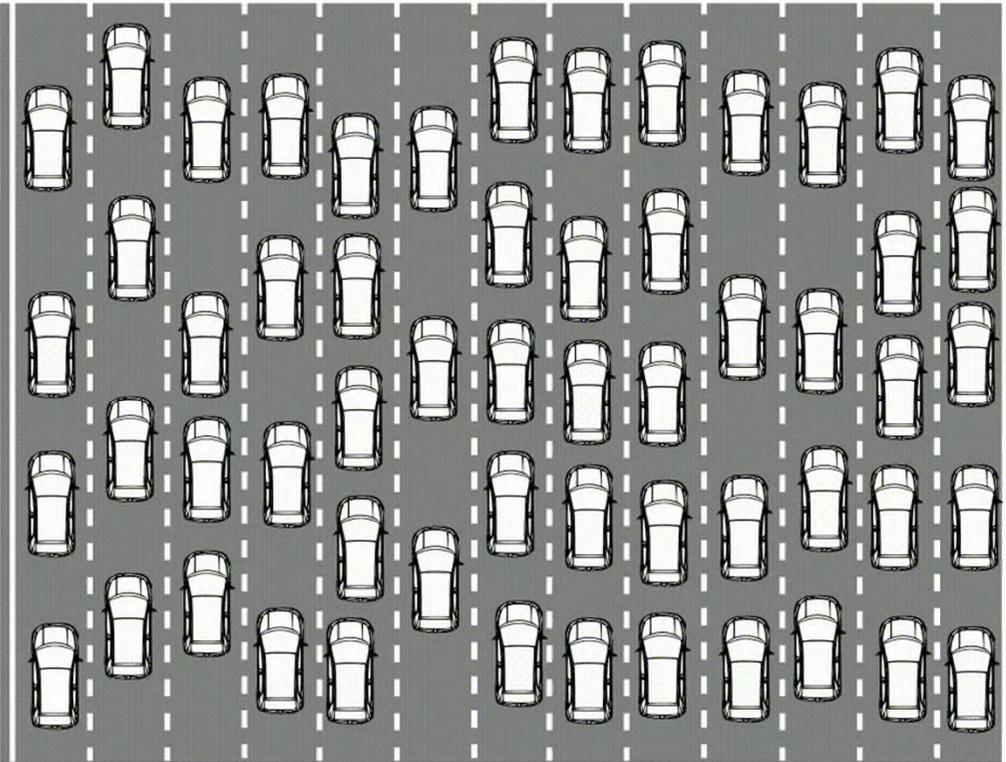
Mit welchen infrastrukturellen Maßnahmen die **CO<sub>2</sub>-Emissionen** am besten auf das erforderliche Maß **reduziert** werden können.

**Randbedingung:** In allen Szenarien werden die vorgegeben Klimaziele erreicht

**Kriterien zur Bewertung:**

- Kosteneffizienz = € / Tonne CO<sub>2</sub>
- Verkehrssicherheit
- Umweltwirkungen (Schadstoffe, Lärm)
- Urbane Lebensqualität
- soziale Gerechtigkeit
- Akzeptanz

# SCHRODINGERS ROAD SPACE



**TAKING AWAY SPACE FROM CARS WHILE  
GIVING THEM MORE SPACE AT THE SAME TIME**

21st  
Century  
City



Wichtig: der gewonnene  
Straßenraum muss auch  
**umgewidmet** werden, um  
Push Wirkungen zu entfalten

# Blumenstraße in Heidelberg



# KLIMAMOBILITÄTSPLÄNE IN BADEN-WÜRTTEMBERG

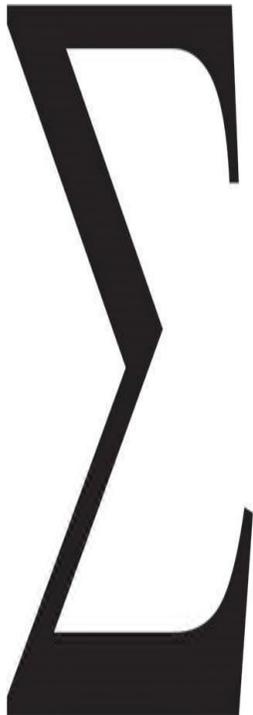
---

Vortrag Christoph Erdmenger

Leiter Abt. Nachhaltige Mobilität des VM in BW

# Einleitung

Die fünf Ziele der Verkehrswende für Baden-Württemberg



VERDOPPLUNG DES  
ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



JEDES **ZWEITE** AUTO FÄHRT  
KLIMANEUTRAL



JEDE **ZWEITE** TONNE FÄHRT  
KLIMANEUTRAL



EIN **FÜNFTEL** WENIGER KFZ-VERKEHR  
IN STADT UND LAND



JEDER **ZWEITE WEG** SELBSTAKTIV  
ZU FUSS ODER MIT DEM RAD

# Einleitung

## Verankerung der Klimaschutzziele

- **Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW)**
  - 2. Novelle (2021): Verankerung der Klimaziele BWs für 2030 (-65%) und 2040 (Klimaneutralität)
  - 3. Novelle (aktuell laufend): u.a. Verankerung der Sektorziele
- **Entwicklung Landesmobilitätsgesetz (2022)**
  - Allgemeiner Teil als Rahmen der Verkehrswende (z.B. Zielbild Mobilität, Verkehrswendeziele)
  - besonderer Teil mit vorgesehenen Regelungen (z.B. Umsetzung Saubere-Fahrzeug-Gesetz, Erhebung von Mobilitätsdaten usw.)
- **Entwicklung Landeskonzzept Mobilität und Klima (2022/23)**
  - Zusammenführung von Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr in BW (SUMP Kriterien)
  - Bewertung nach Klimawirksamkeit, Priorisierung nach wirtschaftlicher Effizienz, Differenzierung nach Stadt und Land, Beschreibung der sozialen Teilhabe

# Einleitung

Integrierte und klimaschutzorientierte Verkehrsplanung auf allen Ebenen



# Klimamobilitätsplan

## Ziele und Bestandteile

- Instrument für Stadt- und Landkreise sowie Städte und kommunale Zusammenschlüsse **ab 50.000 EW**
- Ziel: Entwicklung von **effektiven Maßnahmen(-paketen)** zur dauerhaften Reduktion der lokalen Verkehrsemissionen
- Wichtige Bestandteile:
  - **datenbasierten** Betrachtung aller Verkehrsträger
  - Bewertung der Maßnahmen anhand deren **Effektivität**
  - konkrete **Umsetzungsplanung**
  - **Monitoring** und Fortschreibungsprozess
  - **Beteiligung** der Öffentlichkeit und relevanter Akteure



# Klimamobilitätsplan

## Verankerung und Förderung

- Verankerung im **Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg** (KSG 2020, § 7f ) als **freiwilliges** Instrument auf kommunaler Ebene
- Verankerung in der **Förderung qualifizierter Fachkonzepte**
  - Förderung der **Erstellung** eines Klimamobilitätsplans zu **50%**
- Verankerung im **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)**
  - Klimamobilitätsplan als Nachweis für einen „**besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz**“
  - Förderung der **Maßnahmenumsetzung** eines Klimamobilitätsplans zu **75% (= Klimabonus)**
  - Anforderungen gemäß **Anlage 20 der VwV des LGVFG**



# Klimamobilitätsplan

## Anforderungen an einen Klimamobilitätsplan

- Maßnahmen(-pakete) des Klimamobilitätsplans leisten eine **Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um mindestens 55 % bis 2030 (ggü. 1990)**
- **Verwendung eines Verkehrsmodells** zur Ermittlung der Emissionsänderungen analog zu den bestehenden Bewertungsverfahren des Bundes
- Annahmen zu EU- und Bundespolitik, insbesondere **CO<sub>2</sub>-Preis** (z.B. max 450 EUR/Tonne), **Elektrifizierung Fahrzeugflotte** (z.B. max. 16%) und **CO<sub>2</sub>-Flottenemissionswerte** (z.B. nach TREMOD-Trend)

# Klimamobilitätsplan

## Erste Erkenntnisse aus der Pilotphase

- **Modellierung** als Herausforderung → Entwicklung Handbuch zur Modellierung
- die Einbeziehung des **funktionalen Stadtgebiets** (z.B. Pendlerströme) ist essentiell um CO<sub>2</sub>-Emissionen effektiv senken und das Klimaziel erreichen zu können
- das **Erreichen des Klimaziels ist eine große Herausforderung** und bedarf aller zur Verfügung stehenden, klimawirksamen Maßnahmen (**Push & Pull**)
- Maßnahmen des Klimamobilitätsplan müssen sowohl die **Mobilitäts- als auch die Antriebswende** adressieren, um die notwendige CO<sub>2</sub>-Reduktion erreichen können
- erste Rechenläufe zeigen, dass v.a. **Parkraummanagement, Maßnahmen mit Einfluss auf den PKW-Besitz** (z.B. verkehrssparende Siedlungsentwicklung), der **Ausbau des ÖV-Angebots** und die **Elektrifizierung der Busflotte** wirksame Maßnahmen sein könnten



Quelle:  
<https://www.schwarzwaldportal.com/offenburg.html>

# Klimamobilitätsplan

## Pilotphase zur modellhaften Erprobung des Instruments

- **Pilotphase mit 6 Modellkommunen seit 2021:** Stuttgart, Heidelberg, Freiburg, Offenburg, LK Ludwigsburg, Gemeindeverband Mittleres Schussental
- **Ziel:** modellhafte **Erprobung und Optimierung** des Instruments, Entwicklung von Leitfäden und Arbeitshilfen
- **(größtenteils) abgeschlossene Arbeitsschritte:** Festlegung Arbeitsstrukturen (inkl. Dienstleister für Modellierung und Beteiligung), Aktualisierung Verkehrsmodell, Initiierung Beteiligung und Kommunikation, Modellierung von Maßnahmen(-paketen)
- **aktuelle und nächste Arbeitsschritte:** Berechnung der Klimaschutzwirkung, Politische Abstimmung, Umsetzungsplanung, Monitoringkonzept



## Empfehlung des VM zu möglichen Maßnahmen für ein ambitioniertes Szenario

- **ÖV:** Verdopplung der Personenkilometer ggü. 2010
- **Fahrradinfrastruktur**
- **Verkehrsberuhigten Ortsmitten**
- **Parkraumpolitik**
- **Intelligente Verkehrssteuerung**, insbesondere Zuflussdosierung
- **Umweltspuren** auf mehrstreifigen Straßen
- **Null-Emissions-Zonen**
- **Mobilitätspass:** Finanzierung des ÖV

# Klimamobilitätsplan

## Neu: **Vorbereitungsförderung** für Klimamobilitätspläne

- **Ziel: 44 Klimamobilitätspläne** in der Umsetzung bis 2030, d.h. in (fast) allen Großstädten und Landkreisen
- Zeit bis 2030 läuft
- Sicherstellung einer schnellen und flächendeckenden Anwendung von Klimamobilitätsplänen nach der Pilotphase
- Geförderte Projektschritte:
  - Aufbau von **Arbeitsstrukturen**
  - Erarbeitung eines **Planungsrahmens**
  - **Status-Quo-Analyse** der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation
  - Anpassen oder Erstellung eines **intermodalen Verkehrsmodells**
  - Erstellung eines Konzepts zur **Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit**
  - **Ressourcen- und Zeitplanung** für die Erstellung des Klimamobilitätsplans
- **Förderung:**  
**50% Förderung von Personalkosten, 75% Förderung von Sachkosten**



# Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz

## Ziele und Bestandteile

- Klimamobilitätspläne übersteigen Möglichkeiten kleiner Kommunen
- Entwicklung der Aktionspläne als Instrument für **Kommunen unter 50.000 EW**
- Orientierung am Nahmobilitäts-Check Hessen → Anpassung auf BW
- Ziele:
  - passgenaues Instrumentarium orientiert am **Einflussbereich und den Handlungsfelder kleiner Kommunen** (in Anlehnung an SUMP Prozess)
  - **Leitfaden, praxisnahe Hilfsinstrumente** und **standardisierte Prozesse** (wer macht was, wann, wie) zur Qualitätssicherung und Realisierbarkeit
- Erfüllung der **Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne**
- Aktueller Stand: Entwicklung des Instruments, Modellphase ab Herbst 2022



# WAS KÖNNEN WIR GRÜNE TUN?

---

# Grüne in den Ländern

- Aufstellung von Klimamobilitätsplänen in Städten ab 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern **verpflichtend** (Vorschlag SRU 2020)
- **Standards** für Klimamobilitätspläne entwickeln
- Ausreichend und qualifiziertes **Personal** ist notwendig.
- Einrichtung einer **Service Agentur**, die Kommunen bei der Planung unterstützt (Forderung Bundestagsfraktion).
- Ein **Monitoring** ist notwendig. Kontrolle der
  - Implementierung der Maßnahmen und
  - Einhaltung der Klimaziele.

# Grüne Verkehrsminister in den Ländern



Winfried  
Hermann  
BaWü



Bettina  
Jarasch  
Berlin



Maike  
Schaefer  
Bremen



Anjes  
Tjarks  
Hamburg



Tarek Al-  
Wazir  
Hessen



Oliver  
Krischer  
NRW



Katrin  
Eder  
RLP

Wie finden die Planungen für den kommunalen Klimaschutz im Verkehr in diesen Ländern statt?



# Einladung

10. November 2022  
18.00 – 21.00

## Klimamobilitätspläne

Ein Instrument von Ländern und Kommunen zur systematischen Einbeziehung von Klimaaspekten in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung

BAG und LAG BW, in Zusammenarbeit mit weiteren LAGs laden zu einer vertiefenden Veranstaltung ein, die weitere (grüne) Verkehrsministerien zu ähnlichen Ansätzen motivieren will.

**Hauptzielgruppe:** LAG SprecherInnen, VertreterInnen der Landtage in der BAG, VertreterInnen von Verkehrsministerien

**Vielen Dank für Eure  
Aufmerksamkeit**

**Dr. Niklas Sieber**  
Heidestraße 47  
70469 Stuttgart

Office + 49 711 / 806 3269  
Mobile + 49 178 / 723 3548  
niklas.sieber@gmx.de

[www.niklas-sieber.de](http://www.niklas-sieber.de)

