

Antrag

der Abg. Silke Gericke u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Klimamobilitätspläne – Sachstand und Förderung im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. was sie unter Klimamobilitätsplänen versteht und wie sich diese von herkömmlicher Verkehrsplanung unterscheiden;
2. wie sie die Erstellung kommunaler Klimamobilitätspläne finanziell und konzeptionell unterstützt;
3. ob die Landesregierung bereits die Klimamobilitätspläne der fünf Modellkommunen (die Städte Freiburg, Heidelberg und Stuttgart, der Landkreis Ludwigsburg sowie der Gemeindeverband Mittleres Schussental) vorliegen hat, die 2021 in die Pilotphase mit diesem Instrument eingestiegen sind und im Februar 2022 ihre Bürgerinnen und Bürger zur Beteiligung aufgerufen haben;
4. welche Handlungsschritte diese Kommunen benennen und welche Realisierungszeiträume sie jeweils dafür vorgeben;
5. ob und wenn ja, in welcher Höhe und mithilfe welcher Methodik die Kommunen ihre Energie- und Treibhausgaseinsparung abschätzen;
6. welchen Stellenwert ihrer Kenntnis nach diese Kommunen bei der Erstellung der Klimamobilitätspläne den Themen Luftreinhaltung, Lärm- und Gesundheitsschutz beimessen;
7. welche Maßnahmen diese Kommunen ihrer Kenntnis nach verstärkt identifizieren, um das Sektorziel zur CO₂-Einsparung im Verkehrsbereich für ihre Gemarkung erzielen zu können;

8. welche Kostenabschätzung die Modellkommunen ihrer Kenntnis nach für die Umsetzung dieser Maßnahmen abgeben und durch welche Finanzierungsmöglichkeiten sie diese Kosten decken wollen;
9. ob ihr weitere Kommunen und auch Landkreise bekannt sind, die Klimamobilitätspläne entwickeln wollen und hierfür bereits einen Förderantrag nach dem LGVFG gestellt haben;
10. welche Rolle sie den Koordinatorinnen und Koordinatoren für Mobilität und Klimaschutz (vgl. bei der Erstellung kommunaler Klimamobilitätspläne) beizumisst;
11. welche Rolle sie der europäischen Verordnung der Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) bei der Implementierung von Sustainable Urban Mobility Plans beizumisst.

6.2.2023

Gericke, Katzenstein, Achterberg, Braun, Hentschel,
Joukov, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Im neuen Gesetz zum Erlass eines Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes und zur Verankerung des Klimabelangs in weiteren Rechtsvorschriften wird in § 28 die rechtliche Grundlage für das Instrument des Klimamobilitätsplans präzisiert. In Klimamobilitätsplänen werden auf kommunaler Ebene konkrete Vorhaben im Mobilitätssektor zur dauerhaften und erheblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen festgelegt. Die darin definierten Maßnahmen liegen in der Zuständigkeit der Kommune und orientieren sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und den wirtschaftlichen Akteuren. Die Umsetzung der Vorhaben erfolgt in Eigenverantwortung. Die zuständigen Regierungspräsidien werden so früh wie möglich beteiligt.

Im Februar letzten Jahres fanden die Auftaktveranstaltungen für die Klimamobilitätspläne der fünf Modellkommunen Freiburg, Heidelberg, Stuttgart, Landkreis Ludwigsburg sowie Gemeindeverband Mittleres Schussental zur Erprobung des Instruments und zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger statt. Bis Ende des Jahres 2022 sollten diese fünf Modellkommunen in Baden-Württemberg ihre individuellen Klimamobilitätspläne aufgestellt haben. Mithilfe des Antrags soll erfragt werden, ob die Pläne vorliegen und welche Ideen sie aufzeigen, wie sich die ausgewählten Kommunen den Herausforderungen für Klimaschutz im Mobilitätssektor stellen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 27. Februar 2023 Nr. VM4-0141.5-26/108/1 nimmt das Ministerium für Verkehr in Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. was sie unter Klimamobilitätsplänen versteht und wie sich diese von herkömmlicher Verkehrsplanung unterscheiden;

Das Ministerium für Verkehr hat mit dem Instrument des Klimamobilitätsplans ein Werkzeug für eine ganzheitliche und klimaschutzorientierte Verkehrsplanung für Kommunen geschaffen, in dessen Mittelpunkt die Klimaschutzziele im Verkehr stehen. Das Instrument richtet sich insbesondere an Stadt- und Landkreise sowie größere Städte und kommunale Zusammenschlüsse ab 50 000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Erstellung eines Klimamobilitätsplans orientiert sich am Verkehrsentwicklungsplanprozess der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV), wie auch dem ähnlichem Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) Prozess der Europäischen Union. Kommunen werden mit dem Instrument Klimamobilitätsplan in die Lage versetzt, unter Anwendung eines Verkehrsmodells effektive Maßnahmenpakete zu entwickeln und zu beschließen, die unter Berücksichtigung der lokalen Begebenheiten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten. Das Instrument ist im Klimaschutzgesetz verankert.

2. wie sie die Erstellung kommunaler Klimamobilitätspläne finanziell und konzeptionell unterstützt;

Da es sich um ein neues Instrument handelt, unterstützt das Ministerium für Verkehr Kommunen aktuell sowohl bei der Vorbereitung als auch Erstellung und Umsetzung von Klimamobilitätsplänen.

Mit der Vorbereitungsförderung für Klimamobilitätspläne werden Kommunen bei der Vorbereitung eines Klimamobilitätsplans unterstützt, mit dem Ziel, den anschließenden Erstellungsprozess zu erleichtern und zu beschleunigen. Im Rahmen der Förderung werden zuwendungsfähige Kosten für externe Dienstleistungen zu 75 Prozent und eine unterstützende Personalstelle zu 50 Prozent gefördert. Zusätzlich zur finanziellen Förderung werden die Kommunen mit einer begleitenden Workshopreihe und Informationsmaterial bzw. Arbeitshilfen im Vorbereitungsprozess unterstützt. Ergänzend oder alternativ zur Vorbereitungsförderung können Kommunen die Förderung qualifizierter Fachkonzepte des Ministeriums für Verkehr in Anspruch nehmen, über welche die Kosten externer Dienstleistungen zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans zu 50 Prozent gefördert werden können. Zudem gibt es unterstützende Arbeitshilfen für den Erstellungsprozess, z. B. ein Handbuch zur Verkehrsmodellierung.

Für die Maßnahmenumsetzung nach Fertigstellung des Klimamobilitätsplans besteht eine Fördermöglichkeit über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Dort ist der Klimamobilitätsplan als ein möglicher Nachweis für einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz verankert. Das bedeutet, dass für die Umsetzung von Maßnahmen eines Klimamobilitätsplans, welcher die Anforderungen aus der Anlage 20 der VwV-LGVFG erfüllt, eine erhöhte Förderquote von 75 Prozent (anstatt 50 Prozent) möglich ist – der sogenannte „Klimabonus“.

3. ob die Landesregierung bereits die Klimamobilitätspläne der fünf Modellkommunen (die Städte Freiburg, Heidelberg und Stuttgart, der Landkreis Ludwigsburg sowie der Gemeindeverband Mittleres Schussental) vorliegen hat, die 2021 in die Pilotphase mit diesem Instrument eingestiegen sind und im Februar 2022 ihre Bürgerinnen und Bürger zur Beteiligung aufgerufen haben;

4. welche Handlungsschritte diese Kommunen benennen und welche Realisierungszeiträume sie jeweils dafür vorgeben;

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Klimamobilitätspläne der genannten Modellkommunen liegen bislang nicht in finaler Fassung vor. Absehbar ist, dass die Pläne sowohl auf die Antriebswende als auch die Mobilitätswende ausgerichtet werden. Bei Letzterem wird die Unterstützung umweltfreundlicher und der Erschwerung umweltschädlicher Verkehre („Push und Pull“) kombiniert. So wird z. B. der Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr mit einem Ausbau der Parkgebühren kombiniert. Diese gehen weit über bisherige Planungen der Kommune hinaus. Zieljahr der Planungen ist jeweils das Jahr 2030, wobei davon auszugehen ist, dass sich die Inhalte und die jeweiligen Handlungsschritte wegen der Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse unterscheiden werden.

5. ob und wenn ja, in welcher Höhe und mithilfe welcher Methodik die Kommunen ihre Energie- und Treibhausgaseinsparung abschätzen;

Die CO₂-Minderungseffekte, die mit den in einem Klimamobilitätsplan benannten Maßnahmen erzielt werden können, sind mithilfe eines Verkehrsmodells zu ermitteln (vgl. Anlage 20 VwV-LGVFG). Dabei ist von den Modellkommunen im Rahmen der Pilotphase der Nachweis zu erbringen, dass die CO₂-Emissionen durch die im Klimamobilitätsplan enthaltenen Maßnahmen bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent (ggü. 2010) reduziert werden können. Dies entspricht dem Klimaschutzziel im Verkehrssektor, welches zu Beginn der Pilotphase im Jahr 2021 noch Gültigkeit hatte und welches nun für die laufenden Prozesse nicht verschärft werden kann. Alle weiteren Kommunen, die seit Bekanntgabe des ambitionierteren Klimaziels im Verkehrssektor einen Klimamobilitätsplan vorbereiten oder erstellen, richten den Klimamobilitätsplan an den aktuellen Sektorzielen für die Jahre 2030 und 2040 aus, d. h. eine CO₂-Reduktion von 55 Prozent bis 2030 (ggü. 1990) und die Klimaneutralität bis 2040. Die Bilanzierung der Emissionen erfolgt nach dem Territorialprinzip entlang der Gemarkungsgrenzen der Kommunen und orientiert sich an den Vorgaben zur nationalen Klimaberichterstattung nach dem Kyoto-Protokoll.

6. welchen Stellenwert ihrer Kenntnis nach diese Kommunen bei der Erstellung der Klimamobilitätspläne den Themen Luftreinhaltung, Lärm- und Gesundheitsschutz beimessen;

Hierüber liegen bislang keine abschließenden Informationen vor. Dem bisherigen Arbeitsprozess ist zu entnehmen, dass Luftreinhaltung, Lärm- und Gesundheitsschutz keine explizit formulierten (Teil-)Ziele der Klimamobilitätspläne sein werden. Erfahrungen zeigen, dass durch die Umsetzung klimaschutzorientierter Maßnahmen im Verkehr überwiegend positive Wechselwirkungen in weiteren Bereichen, wie u. a. der Luftqualität, dem Lärmschutz, der Verkehrssicherheit, der Inklusivität sowie der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen zu erwarten sind.

7. welche Maßnahmen diese Kommunen ihrer Kenntnis nach verstärkt identifizieren, um das Sektorziel zur CO₂-Einsparung im Verkehrsbereich für ihre Gemarkung erzielen zu können;

Den vorliegenden Arbeitsständen der Klimamobilitätspläne aus der Pilotphase lässt sich entnehmen, dass die Kommunen Maßnahmenpakete aus Push und Pull-Maßnahmen schnüren und dabei sowohl Maßnahmen zur Förderung der Mobilitäts- als auch der Antriebswende berücksichtigen. Die vorliegenden (Zwischen-) Ergebnisse der Verkehrsmodellierung zeigen, dass insbesondere Maßnahmen, wie Parkraummanagement, Verkehrsberuhigung und Straßenumverteilung sowie der Ausbau des ÖPNV und die Elektrifizierung der Linienbusflotte, klimawirksame kommunale Maßnahmen sind. In den Blick genommen werden in aktuellen Diskussionen auch Null-Emissionszonen und die Einführung eines Mobilitätspasses.

8. *welche Kostenabschätzung die Modellkommunen ihrer Kenntnis nach für die Umsetzung dieser Maßnahmen abgeben und durch welche Finanzierungsmöglichkeiten sie diese Kosten decken wollen;*

Es liegen bisher keine Kostenabschätzungen sowie Ausarbeitungen zu den Finanzierungsmöglichkeiten der Maßnahmen der Klimamobilitätspläne der Modellkommunen vor.

9. *ob ihr weitere Kommunen und auch Landkreise bekannt sind, die Klimamobilitätspläne entwickeln wollen und hierfür bereits einen Förderantrag nach dem LGVFG gestellt haben;*

Es liegen Informationen über Aktivitäten zu Klimamobilitätsplänen aus den Städten Aalen, Esslingen, Offenburg, Gundelfingen, Konstanz, Pforzheim und den Landkreisen Heidenheim und Rems-Murr vor. Keine der genannten Kommunen hat bisher einen Klimamobilitätsplan fertiggestellt. Daher wurden auch noch keine Förderanträge nach dem LGVFG gestellt.

10. *welche Rolle sie den Koordinatorinnen und Koordinatoren für Mobilität und Klimaschutz (vgl. bei der Erstellung kommunaler Klimamobilitätspläne) beizumisst;*

Die in § 29 des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg verankerten Koordinatorinnen und Koordinatoren für Mobilität und Klimaschutz in den Landkreisen unterstützen kreisangehörige Gemeinden beim Ausbau der nachhaltigen Mobilität. Ihre Aufgabe liegt daher vorrangig auf der Ebene der kleineren Kommunen. Zudem beraten sie die kreisangehörigen Gemeinden hinsichtlich ihrer Beiträge zur Aufstellung und Umsetzung eines kreisweiten oder durch mehrere Gebietskörperschaften erstellten Klimamobilitätsplans.

11. *welche Rolle sie der europäischen Verordnung der Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) bei der Implementierung von Sustainable Urban Mobility Plans beizumisst.*

Die TEN-V Verordnung wird derzeit als ein Bestandteil des Pakets zu effizienter und umweltfreundlicher Mobilität der Europäischen Kommission überarbeitet und muss noch abschließend ratifiziert werden. Gemäß dem aktuellen Entwurf zur Revision der TEN-V Verordnung soll die Erstellung eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) für alle städtischen Knoten des TEN-V Netzes verbindlich werden, darunter fallen acht städtische Knoten in Baden-Württemberg. Die neue Schwerpunktsetzung auf den SUMP im Entwurf zur Revision der TEN-V Verordnung ist begrüßenswert. Sie unterstützt eine ganzheitliche Verkehrsplanung in Städten im Sinne einer kommunalen Verkehrswende und zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität und ist insofern kongruent mit den Aktivitäten Baden-Württembergs in Bezug auf die Klimamobilitätspläne.

Hermann
Minister für Verkehr