

KLIMAMOBILITÄTSPLÄNE:

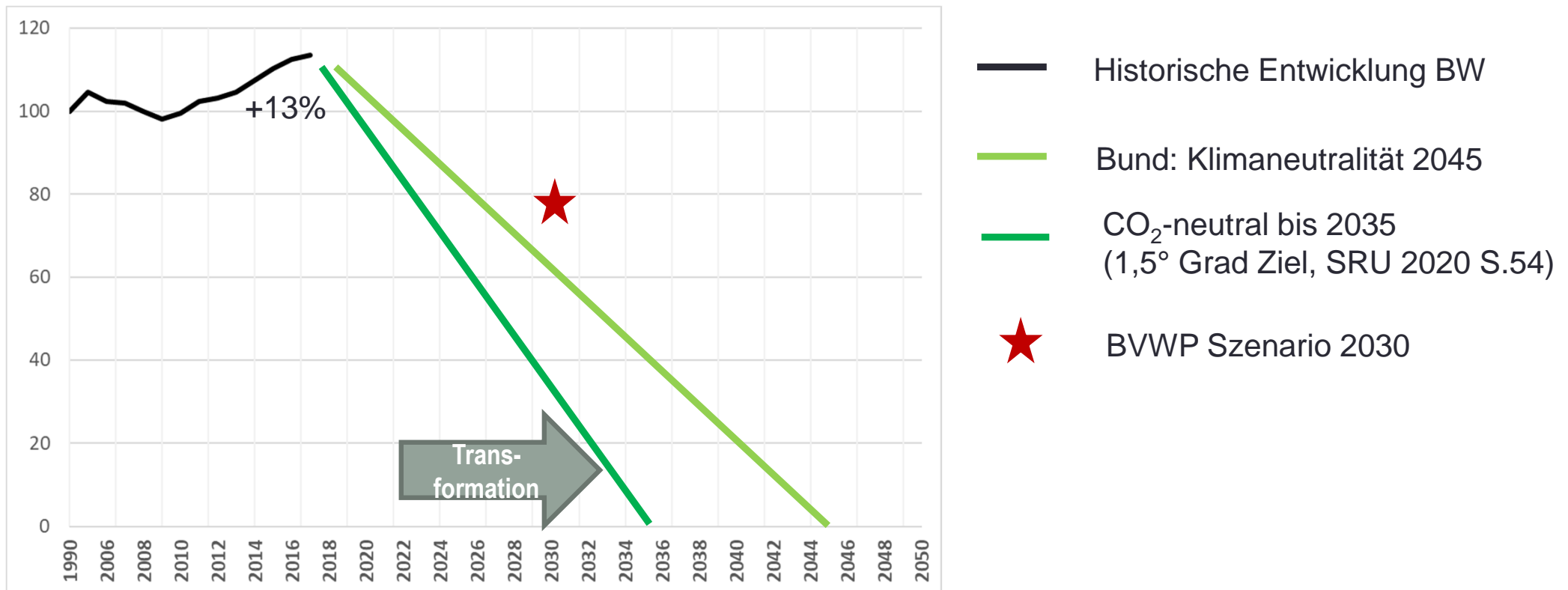
**EIN INSTRUMENT VON LÄNDERN UND KOMMUNEN ZUR SYSTEMATISCHEN
EINBEZIEHUNG VON KLIMAASPEKTEN IN DIE VERKEHRS- UND
MOBILITÄTSPLANUNG**

BAG/LAG Themenabend

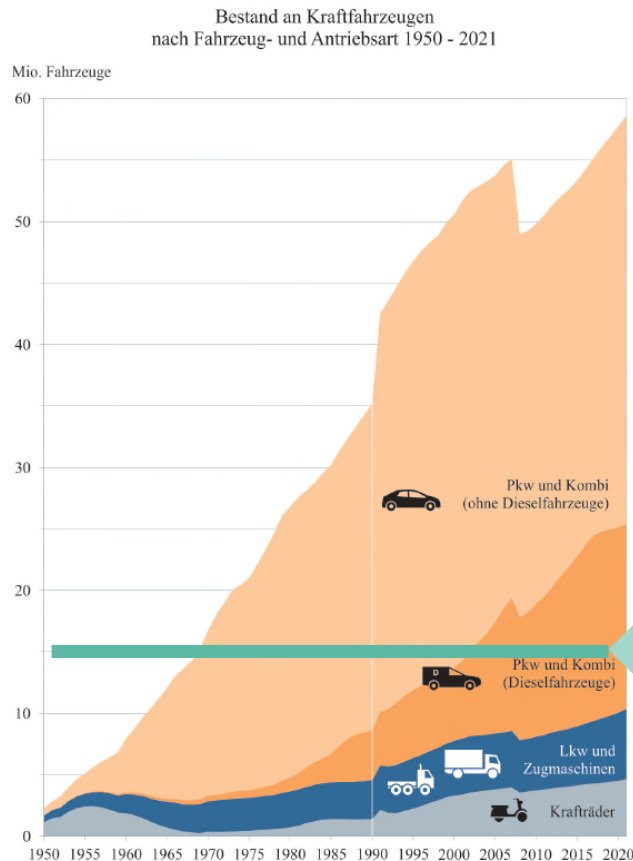
Bundesarbeitsgemeinschaft Mobilität und Verkehr

10. November 2022

CO₂ Emissionen des Verkehrs



Elektromobilität allein reicht nicht aus



Koalitionsvertrag:
15 Mio. rein elektrische Pkw bis 2030
= 1/3 der heutigen Flotte.

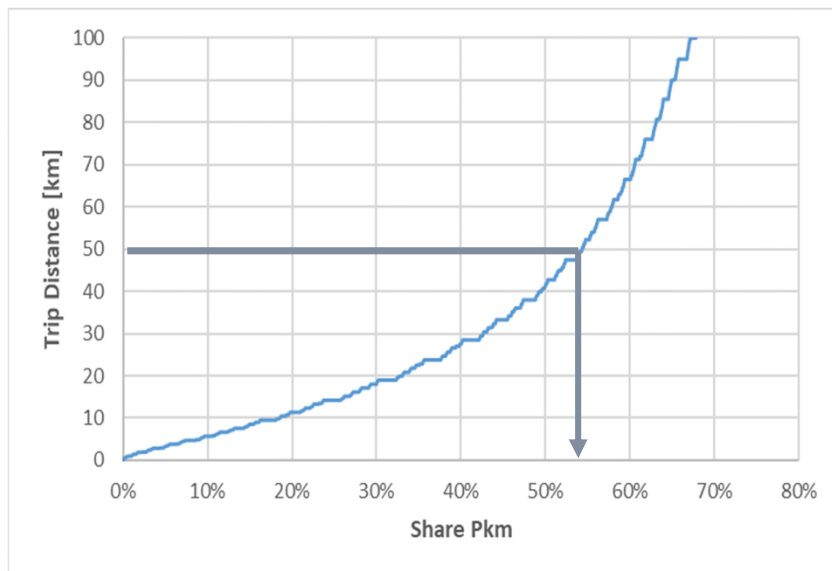
Quelle: Verkehr in Zahlen 2021/22

- Elektromobilität ist eine notwendige, aber **keine hinreichende Bedingung** für den Klimaschutz.
- Somit kommt der „traditionellen Verkehrsplanung“ auch mittelfristig eine zentrale Rolle zu.



Wichtige Rolle der Kreise und Kommunen

Anteil der Personenkilometer und Weglänge
in Deutschland

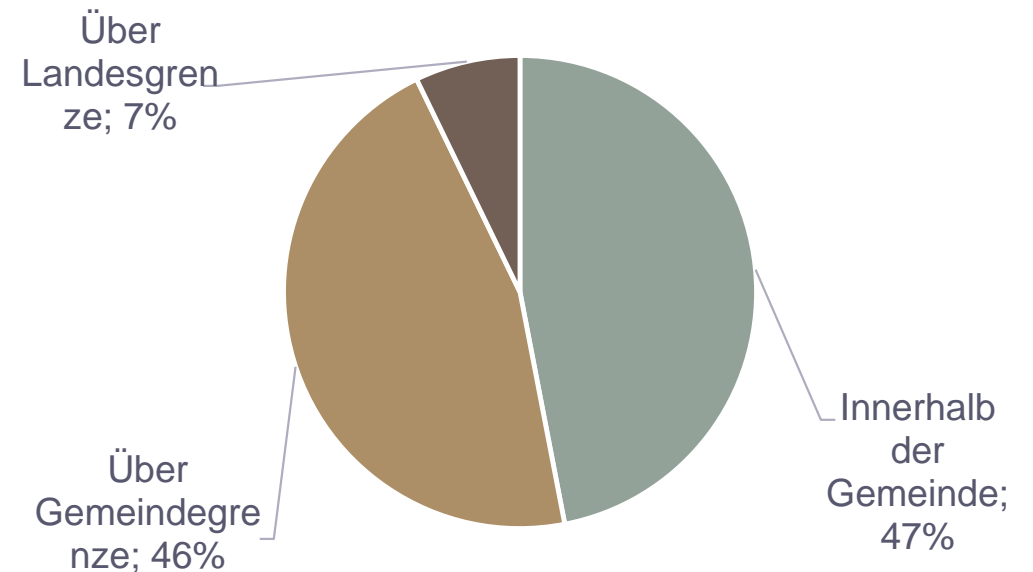


Quelle: eigene Berechnungen nach MID 2017

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

Gemeinden und Kreise müssen einen
großen Beitrag zum Klimaschutz leisten

Pendler 2021 in Baden-Württemberg

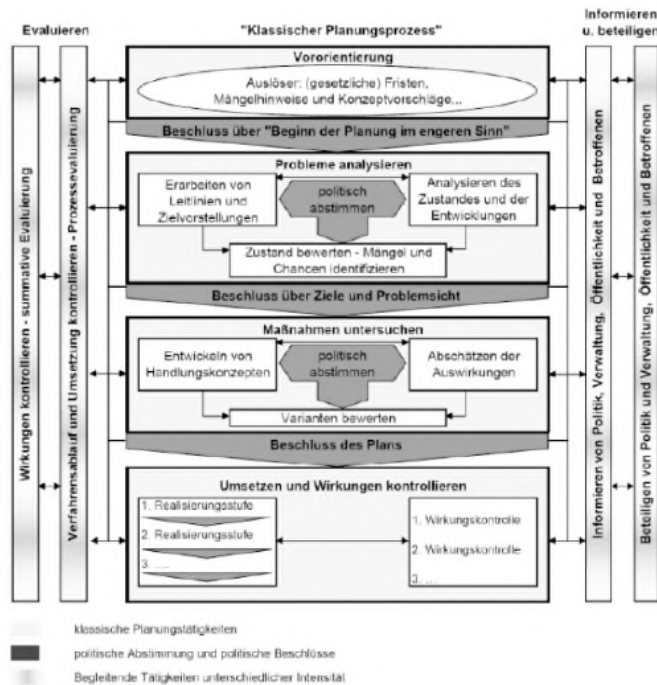


https://www.statistik-bw.de/Arbeit/Beschaefigte/SVB_Pendler.jsp

PRAXIS DER VERKEHRSPLANUNG

Verkehrsentwicklungspläne

Verkehrsentwicklungsplan (VEP)



Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) der EU



Quelle: <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

Studie der Europäischen Investitionsbank 2022

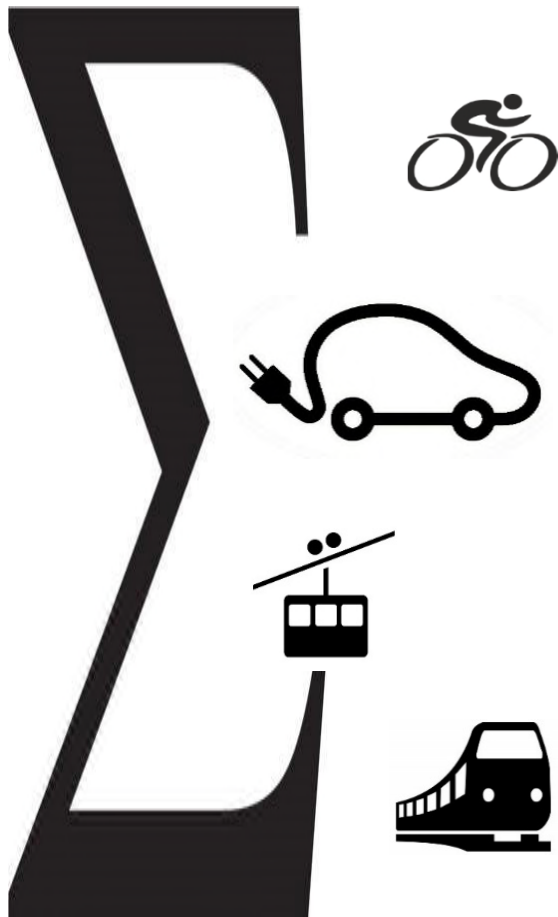
Screening von 190 Städten in Europa:

- 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.

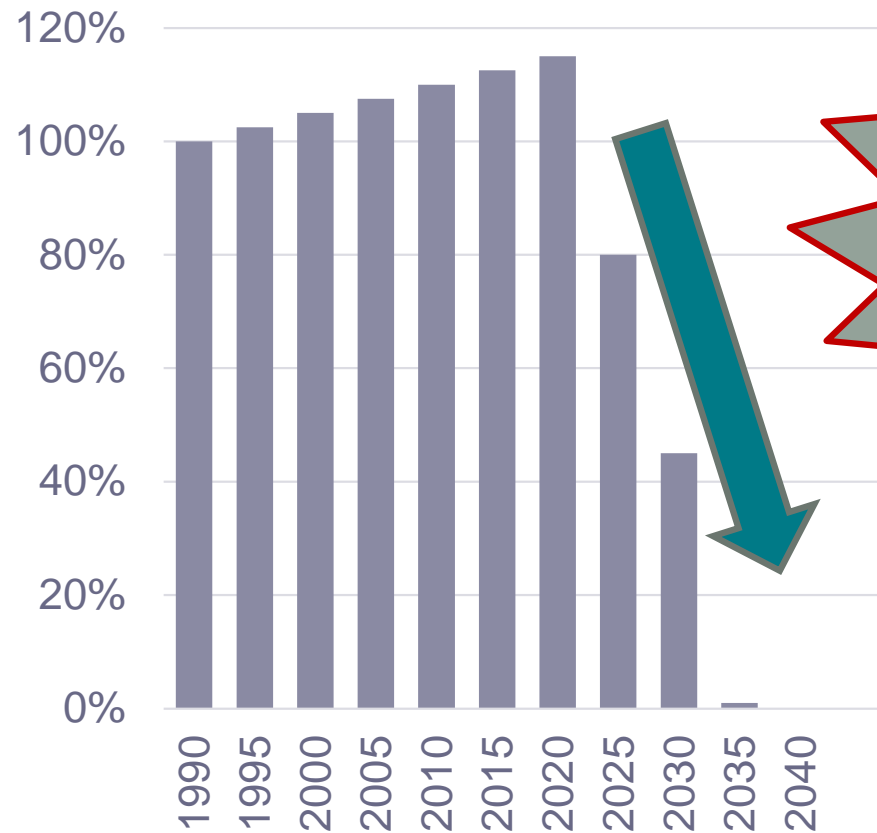
Präferenz für Einzelmaßnahmen



Nur die Summe zählt!

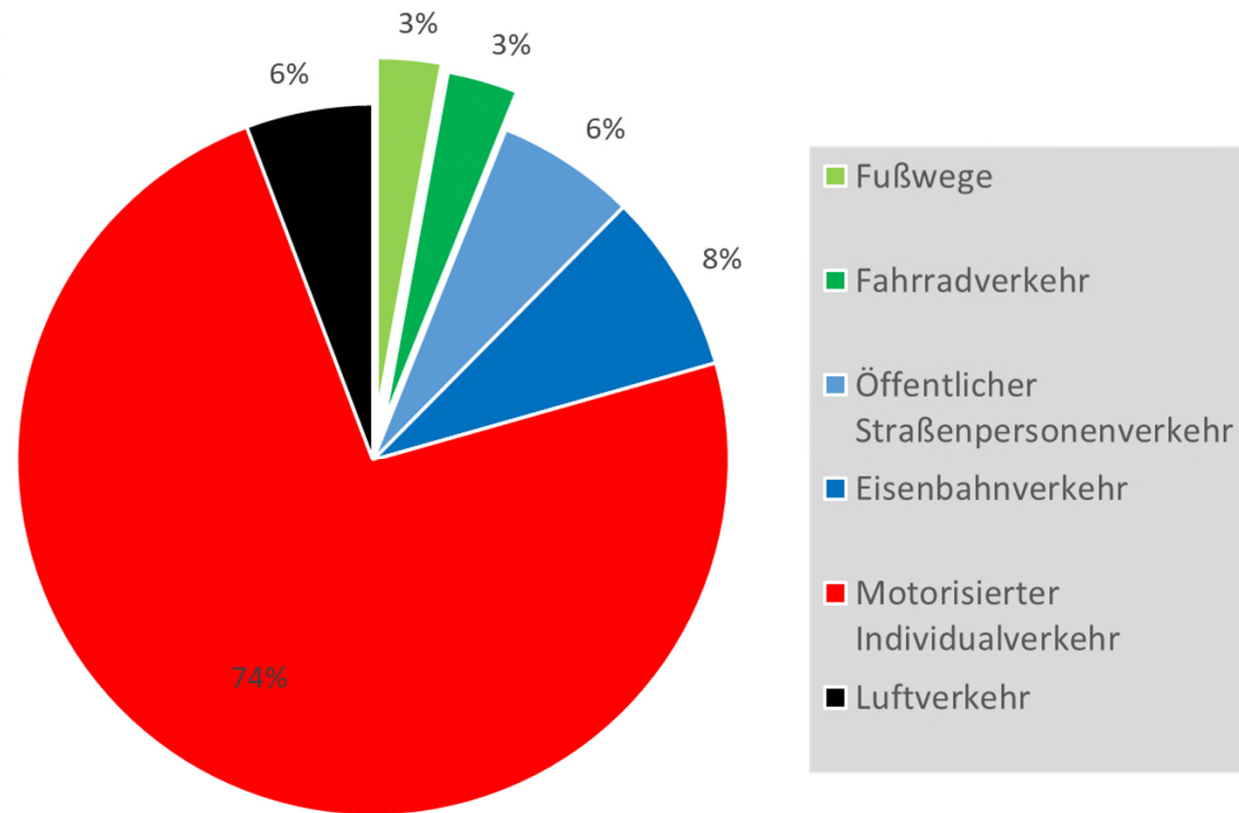


CO2 Emissionen



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



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

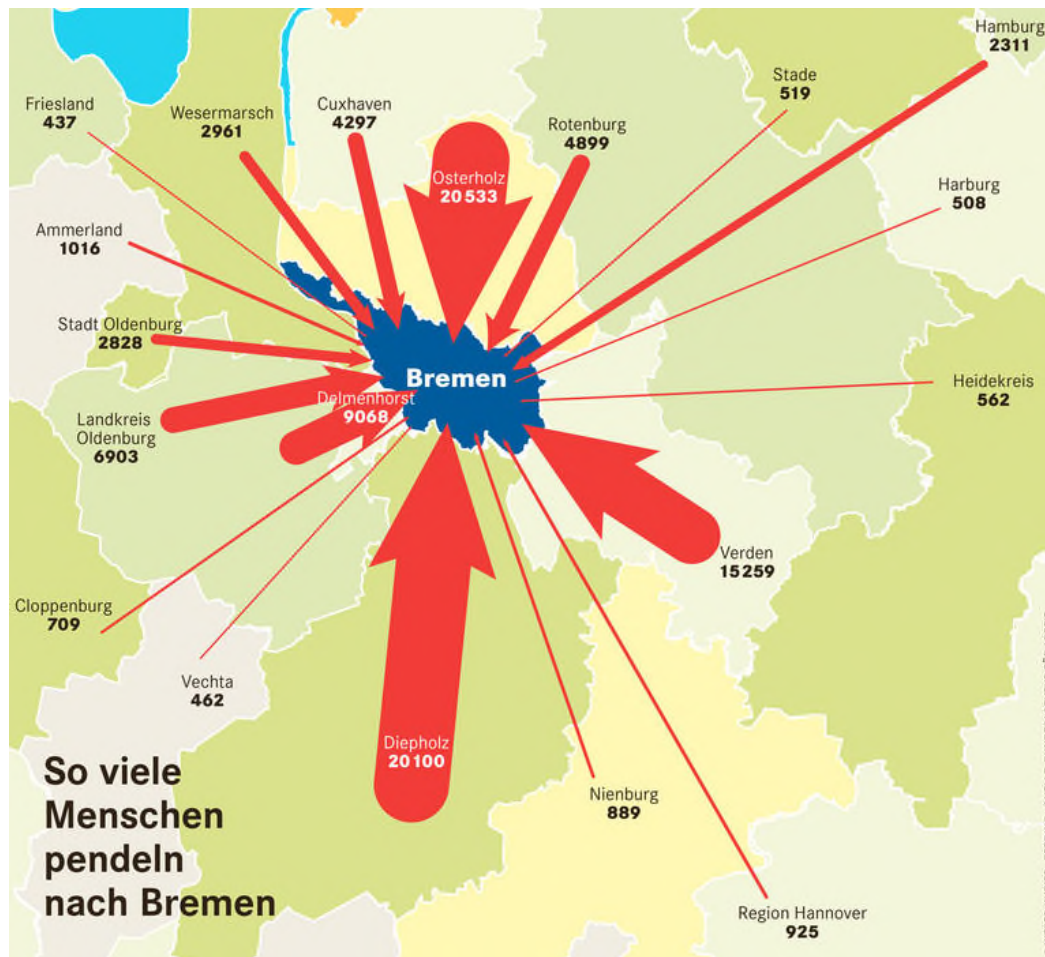
So manchem Anwohner der Vogelsangstraße stößt der Bau der Baumbeste sauer auf. Dafür fallen laut Stadt dauerhaft **sieben** **Parkplätze** weg, während der Bauzeit von zwei Monaten deutlich mehr.

Problem: Politische Präferenz für Pull



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

Region als Planungsebene

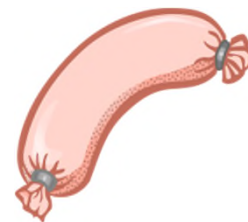


- Planung in Stadt und Umland essentiell
 - Kreisebene
 - Planungsregion oder
 - Regierungsbezirk
- Für schnelle Umsetzung: Koalition der Willigen.

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-MOBILITÄTSPÄNE

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

Motto: Paris gilt auch bei uns im Verkehr

Maßnahmen entsprechend der Ziele konzipieren

Die Summe aller Maßnahmen soll mindestens die Klimaziele einhalten

Maßnahmenwirkungen auf CO₂-Emissionen berechnen

Notwendige Mittel für zukünftige Haushaltspläne vormerken

Investitionsplanung (kurz + mittel + langfristig)

Zeitplan, Kosten, Verantwortlichkeiten

Umsetzungsplanung

Monitoring planen

Verfahren falls Ziele nicht erreicht werden

Szenarien neu denken

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

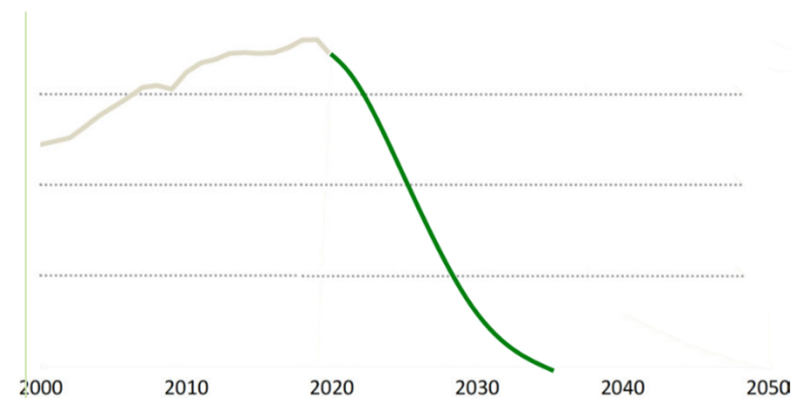
Wichtigste Frage:

Mit welchen infrastrukturellen Maßnahmen die **CO₂-Emissionen** am besten auf das erforderliche Maß **reduziert** werden können.

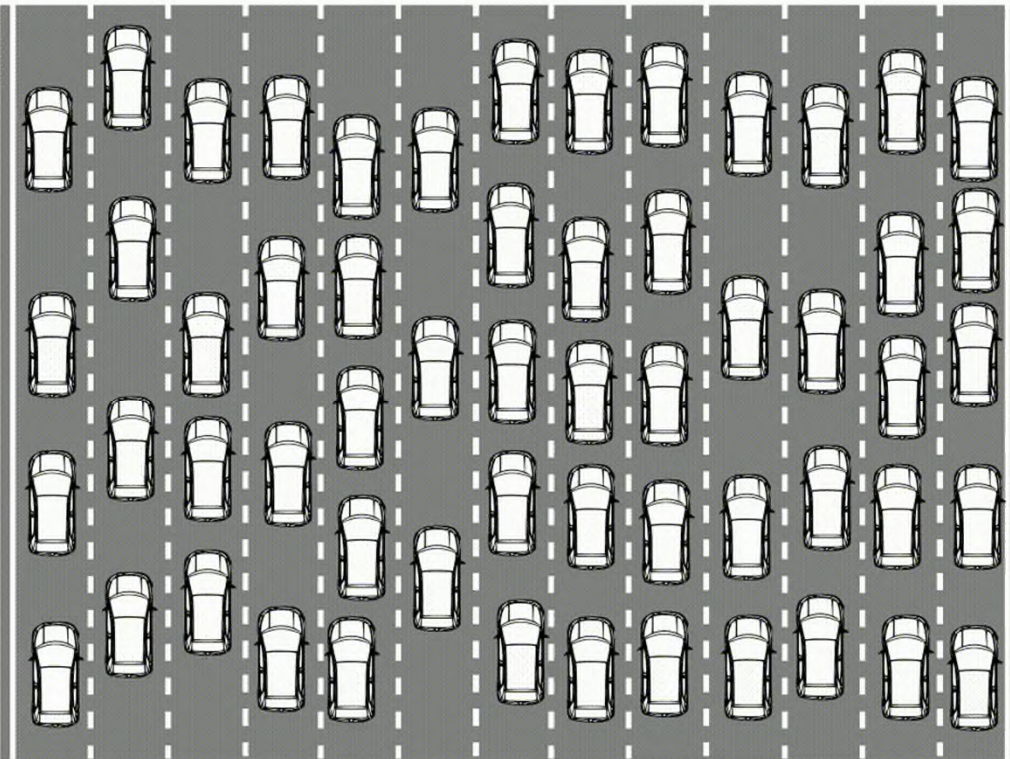
Randbedingung: In allen Szenarien werden die vorgegeben Klimaziele erreicht

Kriterien zur Bewertung:

- Kosteneffizienz = € / Tonne CO₂
- Verkehrssicherheit
- Umweltwirkungen (Schadstoffe, Lärm)
- Urbane Lebensqualität
- soziale Gerechtigkeit
- Akzeptanz

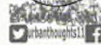


SCHRODINGERS ROAD SPACE



**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





Ulm:
Rückbau der
autogerechten
Stadt



77 städtische Knoten in Deutschland

Aachen

Augsburg

Berlin

Bielefeld

Bochum

Bonn

Bottrop

Braunschweig

Bremen

Bremerhaven

Chemnitz

Darmstadt

Dortmund**Dresden**

Duisburg

Düsseldorf

Erlangen

Essen

Frankfurt/M.

Freiburg im Breisgau

Fürth

Gelsenkirchen

Gießen

Göttingen

Gütersloh

Hagen

Halle (Saale)

Hamburg

Hamm

Hannover

Heidelberg

Heilbronn

Herne

Hildesheim

Ingolstadt

Jena

Kaiserslautern

Karlsruhe

Kassel

Kiel

Koblenz

Köln

Krefeld

Landshut

Leipzig

Leverkusen

Lübeck

Ludwigshafen am Rhein

Magdeburg

Mainz

Mannheim

Mönchengladbach

Mülheim an der Ruhr

München**Münster**

Neuss

Nürnberg

Oberhausen

Offenbach am Main

Oldenburg (Oldenburg)

Osnabrück

Paderborn

Pforzheim

Potsdam

Recklinghausen

Regensburg

Rostock

Saarbrücken

Siegen

Solingen

Stuttgart

Trier

Ulm

Wiesbaden

Wolfsburg

Wuppertal

Würzburg

EU Programm: 100 Klimaneutrale und smarte Städte bis 2030

WAS KÖNNEN WIR GRÜNE TUN?

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 den Ländern statt?



Grüne in den Ländern

- Aufstellung von Klimamobilitätsplänen in Städten ab 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern **verpflichtend** (Vorschlag SRU 2020)
- **Standards** für Klimamobilitätspläne entwickeln
- Länder sollen Karotten (**Anreize**) schaffen für die Erstellung von Klimamobilitätsplänen:
Personal + Sachkosten
- Kommunale **Kooperation** fördern
- Ausreichend und qualifiziertes **Personal** ist notwendig.

Grüne in den Ländern

- **Landes-GVFG Mittel** für große Investition an Erstellung eines Klimamobilitätsplans binden: Keine Ortsumgehung ohne Klimamobilitätsplan
- Kommunen bei der Akquisition von **EU Mitteln** unterstützen
- 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.

**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

