

Sitzungsvorlage 2023/161

Verfasser:
Stadtplanungsamt, Catherine Schupp

Stand: 16.06.2023

Beteiligung:

Az.

| | | |
|-------------|------------|------------|
| Gemeinderat | 26.06.2023 | öffentlich |
|-------------|------------|------------|

**Klimamobilitätsplans des Gemeindeverbands Mittleres Schussentals – Vorstellung der Entwurfsfassung und Billigung des Planentwurfs für die förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung
- Auslegungsbeschluss**

Beschlussvorschlag:

1. Dem Entwurf des Klimamobilitätsplans Gemeindeverband Mittleres Schussentals bestehend aus Bericht vom 11.05.2023 sowie der Anlage wird zugestimmt.
2. Der Entwurf des Klimamobilitätsplans wird für die Dauer von vier Wochen öffentlich in allen Gemeinden ausgelegt.
3. Alle Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und entsprechender Sachbeschlüsse.

1. Beschlusslage

Am 15.07.2021 wurde der Verkehrsentwicklungsplan von der Verbandsversammlung des Gemeindeverbandes Mittleres Schussental beschlossen.

Am 07.10.2021 wurde das Radverkehrskonzept von der Verbandsversammlung des Gemeindeverbandes Mittleres Schussental beschlossen.

Der Gemeindeverband Mittleres Schussental wurde im Jahr 2021 mit 4 weiteren Modellregionen in Baden-Württemberg ausgewählt einen Klimamobilitätsplan zu erstellen. Der Klimamobilitätsplan ist die Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans. Die Maßnahmen des VEP stellen ein wesentliches Element des Klimamobilitätsplanes dar. Am 07.10.2021 hat die Verbandsversammlung des Gemeindeverbandes Mittleres Schussental die Vergabe der einzelnen Teilbereiche (Verkehrsmodellierung, Öffentlichkeitsarbeit, ÖPNV-Konzept) für die Erstellung eines Klimamobilitätsplans an drei Fachbüros beschlossen.

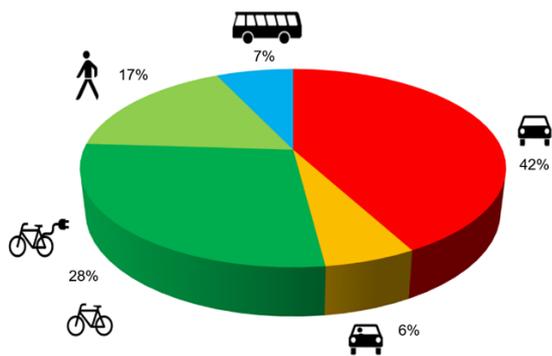
In den einzelnen Kommunen wurde bereits im März/April 2023 ein Grundsatzbeschluss zur Aufstellung des Klimamobilitätsplanes getroffen. Darin wurde beschlossen, mit verschiedenen Maßnahmen das Ziel der CO₂-Reduzierung zu erreichen. Die bereits vorgeschlagenen Maßnahmen wurden zu Maßnahmenpakten/Clustern zusammengefasst und erläutert, wo möglich konkretisiert und hinsichtlich der Wirkungen bewertet.

2. Wirkungsermittlung

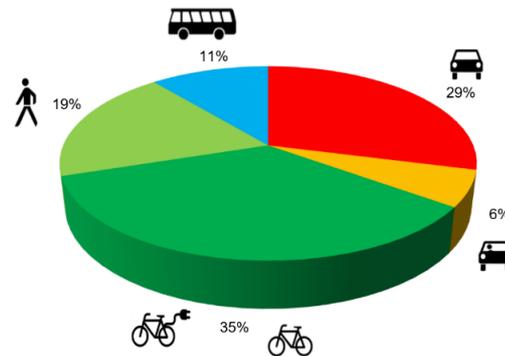
Die im Klimamobilitätsplan erarbeiteten Maßnahmen werden in komplexen Simulationsverfahren - z.T. unter Zuhilfenahme von unter den Modellregionen abgestimmten Annahmen - rechnerisch modelliert, um den Nachweis zu erbringen, dass dadurch die geforderte CO₂-Reduktion möglich ist.

Der Nachweis der Reduzierung erfolgt mit dem Verkehrsmodell der Gemeinden des Mittleren Schussentals. Die Prüfung der Wirkung der Maßnahmen erfolgt in zwei Schritten. Zunächst werden in einem Nullfallszenario (1. Schritt) mit dem Horizont 2030 die strukturellen Änderungen in den Kommunen (z.B. neue Wohn- und Gewerbegebiete) aufgenommen. Durch höhere Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen steigt die Fahrleistung im Untersuchungsraum weiter an. Ebenso werden die Veränderungen von übergeordneten Rahmenbedingungen von EU, Bund und Land angenommen. Dies sind z.B. ein erhöhter CO₂-Preis oder Veränderungen der Fahrzeugflotte. Zusätzlich sind Maßnahmen im Landkreis (ÖPNV-Konzept, Radverkehrsmaßnahmen, etc.) berücksichtigt. Trotz der steigenden Fahrleistung sinken die CO₂-Emissionen im Nullfallszenario bereits um 25,2 %.

Das Klimaschutzszenario 2030 (2. Schritt) baut auf dem Nullfallszenario auf und enthält alle darin aufgenommenen Maßnahmen und Annahmen. Im Rahmen des Klimaschutzszenarios werden alle bereits beschlossenen Maßnahmen (z.B. alle Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes und Radverkehrskonzeptes) übernommen. Für alle Verkehrsmittel sind weitere Maßnahmen entwickelt worden, um zusätzliche Verlagerungen zum Umweltverbund erreichen zu können. Folgende Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) können im Binnenverkehr ermittelt werden:



Modal Split Nullfallszenario



Modal Split Klimaschutzszenario

Durch die Vielzahl von Maßnahmen gibt es im Modal Split der Bevölkerung im GMS deutliche Verlagerungen vom Kfz-Verkehr weg. Der Rückgang liegt hier bei 13%-Punkten. Die größte Zunahme wird dabei im Radverkehr ermittelt (+7%), das Fahrrad wird zukünftig am häufigsten genutzt. Die weiteren Wege verteilen sich auf den ÖPNV (mit On-Demand-Verkehren) sowie den Fußverkehr. Der ÖPNV übernimmt hier einen großen Anteil, um die Ziele zu erreichen.

Bzgl. der zukünftigen Fahrzeugflotte sind in den Kommunen verschiedene Maßnahmen geplant, die einen Umstieg auf Elektromobilität fördern. Zusätzlich sind die Kommunen bereit auch die Instrumente von EU, Bund und Land politisch zu unterstützen. Daraus abgeleitet wird im Klimaschutzszenario von einer höheren Elektrifizierung der Fahrzeugflotte im Jahr 2030 ausgegangen (z.B. Pkw 20% statt 8,5%).

Das Ergebnis berücksichtigt die Umsetzung aller Maßnahmen, was zur Zielerreichung notwendig ist. Besonders hohe Wirkungen werden mit den folgenden Maßnahmen erreicht:

- Einrichtung der Hauptradroute / Radschnellweg RS 9
- Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
- Anpassung des Liniennetzes ÖPNV sowie Anpassung Fahrtenangebot
- Reduzierung der Querschnitte im MIV sowie Geschwindigkeitsreduzierungen
- Förderung der Elektromobilität

Mit den Maßnahmen des Klimamobilitätsplanes kann somit der CO₂-Ausstoß um insgesamt **40,3 %** reduziert werden. Die Vorgabe für Klimamobilitätspläne kann erfüllt werden. Die einzelnen Maßnahmen werden in einer Umsetzungsplanung zusammengeführt und dort hinsichtlich Kosten, Ressourcen und Fördermöglichkeiten sowie Priorisierung bewertet. Die Tabelle stellt für die Kommunen ein wichtiges Planungsinstrument dar, die jeweils mit fortgeschrittener Planung der einzelnen Maßnahmen vervollständigt werden kann. Zusätzlich wird ein Monitoringkonzept verfolgt, das den Umsetzungsgrad und die Wirkungen (z.B. durch Erhebungen) regelmäßig prüft.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung/Auslegung

Die Erarbeitung des Klimamobilitätsplanes erfolgte bereits mit einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Öffentlichkeit insbesondere auch Interessengruppen sowie Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaft wurden im gesamten Verfahren einbezogen.

Der Entwurf des Klimamobilitätsplanes wird zusätzlich öffentlich ausgelegt. Eine gesetzliche Vorgabe zur Offenlage gibt es nicht. Klimaschutz und Klimawandelanpassung sind öffentliche Aufgaben gemäß § 2 Absatz 1 der Gemeindeordnung bzw. § 7 des Klimaberücksichtigungsgebots. Die öffentliche Hand hat im Rahmen Ihrer Zuständigkeit bei Planungen und Entschei-

dungen dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung beschlossenen Ziele bestmöglich zu berücksichtigen. Dies ist z.B. durch eine Beteiligung der Bürgerschaft, die die Maßnahmen des Klimamobilitätsplanes annehmen müssen, gegeben.

Auch aufgrund der Transparenz des Prozesses sowie einer Sensibilisierung der geplanten Maßnahmen bei den Bürgerinnen und Bürgern möchte der GMS die Offenlage durchführen. Diese Auslegung ist für den Zeitraum vom 10. Juli bis 10. August 2023 vorgesehen. Die Rückmeldungen aus der Offenlage werden gesammelt, gebündelt und beantwortet sowie dem Endbericht als Anlage beigefügt.

4. Fördermöglichkeiten - Klimabonus

Mit dem getroffenen Nachweis von mindestens 40 % CO₂ Einsparung auf Basis der durchgeführten Verkehrsmodellierung, kann bei der Umsetzung von Maßnahmen, die Bestandteil des Klimamobilitätsplans sind, der sogenannten Klimabonus in Anspruch genommen werden. Dabei wird ein besonders positiver Beitrag zum Klimaschutz gewürdigt. Dieser Nachweis ermöglicht es Kommunen, eine **erhöhte Förderquote (75 Prozent anstatt 50 Prozent)** für die Umsetzung zu beantragen. Somit kann ein wichtiger Schritt in Richtung der Realisierung der Mobilitätswende in der Region gegangen werden.

5. Weiteres Vorgehen

In den nächsten Schritten wird die Umsetzungsplanung (einschließlich Rahmenbedingungen, Kosten und Umsetzungshorizonte) der Maßnahmen in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen erstellt. Der Projektabschluss mit dem endgültigen Bericht zum Klimamobilitätsplan und der Würdigung der während der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen ist für Oktober 2023 eingeplant. Dabei erfolgt zunächst der Satzungsbeschluss in den einzelnen Gemeinden und im Anschluss in der Verbandsversammlung des GMS.

Kosten und Finanzierung:

Durch den Auslegungsbeschluss entstehen keine weiteren finanziellen Auswirkungen. Die Kosten für die Erstellung des Klimamobilitätsplans werden zu 80% vom Ministerium für Verkehr gefördert.

Die finanziellen Auswirkungen für die Konkretisierung der einzelnen Maßnahmen, die Erstellung der Ausführungsplanungen und die Umsetzungskosten werden in den weiteren Sachbeschlüssen darzustellen sein.

Klimawirkungsprüfung:

| Einschätzung der CO ₂ -Relevanz | | |
|---|--|--|
|  | Hat der Beschlussgegenstand voraussichtlich Auswirkungen auf die CO ₂ -Bilanz der Stadt Ravensburg? | |
| | Ja <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> positiv <input type="checkbox"/> negativ |

1. Menge der CO₂-Emissionen

- gering** → bis ca. 3 t CO₂ / Jahr (entspricht < 6,3 MWh_{el} / 12 MWh Erdgas / 13.800 PKW km)
- mittel** → bis ca. 130 t CO₂ / Jahr (entspricht < 270 MWh_{el} / 525 MWh Erdgas / 600.000 PKW km)
- erheblich** → über ca. 130 t CO₂ / Jahr (entspricht > 270 MWh_{el} / 525 MWh Erdgas / 600.000 PKW km)

2. Dauer der CO₂-Emissionen

- kurz** → max. 1 Jahr
- mittel** → 1 Jahr bis 10 Jahre
- langfristig** → 10 und mehr Jahre

Textliche Begründung der Einschätzung (Kurzversion)

Die Klimaziele des Landes-Baden-Württemberg und das Projekt Klimamobilitätsplan GMS ist neben einer deutlichen Erhöhung der Wege im Radverkehr, Fußverkehr und ÖV sowie einer Steigerung der klimaneutralen Fahrzeuge im Pkw- und Schwerverkehr eine Reduzierung des verkehrsbedingten CO₂-Ausstosses um 40% im Zeitraum zwischen den Jahren 2010 und 2030.

Klimawirkungsprüfung entfällt

- Beschlussgegenstand wurde bereits im Text Sachverhalt am Text Sachverhalt bewertet.

Anlage/n:

- Anlage 1: Endbericht KMP Entwurf
- Anlage 2: Anlage 1_Fragebogen BürgerInnen Klimamobilitätsplan
- Anlage 3: Anlage 2_RVK Bericht Maßnahmen
- Anlage 4: Anlage 3_ÖPNV-Konzept