

**Klimaschutz-Ziele auch im Bereich Verkehr
anstreben und erreichen**

**Antrag:
Der Gemeinderat beschließt folgende Ziele und Maßnahmen
für die Gemeinde xy**

1. Die Gemeinde xy setzt sich zum Ziel, die Klimaschutzziele der Landes- und Bundesregierung einzuhalten.
Das bedeutet konkret: bis 2030 eine Reduktion der Treibhausgase aus dem Verkehr um 40-42%, und bis 2050 eine vollständig Umstellung auf erneuerbare Energien.
2. Die Gemeinde xy entwickelt einen nachhaltigen Mobilitätsplan, der festlegt, was getan werden soll, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Bei der Entwicklung dieses Konzeptes lehnt sich die Gemeinde eng an das EU Konzept der Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) an.
3. Um einen Maßnahmenplan zu erstellen, entwickelt die Gemeinde mehrere Szenarien, wie sich die zukünftige Mobilität entwickeln könnte und bewertet diese Szenarien hinsichtlich ihrer Auswirkung auf das Klima.
4. Auf der Grundlage dieser Szenarien gibt sich die Gemeinde ein Verkehrsleitbild für die kommenden 30 Jahre.
5. Daraus ergibt sich ein Verkehrsentwicklungsplan. Dieser beinhaltet konkrete Maßnahmen mit den dazugehörigen Kosten und setzt Prioritäten für die Durchführung der einzelnen Maßnahmen. Investive Maßnahmen werden dabei ergänzt um Maßnahmen aus den Bereichen Ordnungs- und Verkehrspolitik, Verkehrsplanung, Städtebau, Öffentlichkeitsarbeit, Organisation und Internet.
6. Der Plan berücksichtigt alle Verkehrsmodi (Auto, ÖV, nicht motorisiert, usw.) und –Verkehrsarten (Arbeit, Freizeit, Güter, usw.). In den Plan werden sowohl Push- (Einschränkung des Autoverkehrs) als auch Pull-Maßnahmen (Förderung des Umweltverbundes) einbezogen.
7. Zur konkreten und schrittweisen Umsetzung beschließt die Gemeinde
	1. einen langfristige Investitionsplanung (20 Jahre)
	2. einen mittelfristigen Investitionsplan Finanzierung (10 Jahre) und
	3. einen kurzfristigen Aktionsplan (5 Jahre)

jeweils auch mit der Umsetzung der nicht-baulichen Maßnahmen.

1. Der Planungsprozess findet unter intensiver Einbeziehung der Öffentlichkeit statt und wird von einem Steuerungsgremium begleitet, in dem alle im Gemeinderat vertretenen Gruppierungen vertreten sind.
2. Die Verwaltung berichtet dem Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung auf dem Weg zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr.
3. Die Verwaltung prüft, welche Fördergelder und sonstige Unterstützung die Kommune von Bund, Land oder EU erhalten kann, um ein Klimaschutzkonzept im Verkehr zu erstellen.
<https://www.boell.de/de/2018/12/18/foerdergelder-fuer-kommunen?dimension1=ds_regionale_verkehrswende>
<http://www.eltis.org/resources/eu-funding>
<https://civitas.eu/eu-funding>

**Begründung:**

Es ist unübersehbar, dass Deutschland derzeit die Klimaschutzziele im Verkehr bei weitem verfehlt. Deshalb müssen die heutigen Anstrengungen zum Klimaschutz im Verkehr verstärkt werden. Um der Herausforderung gerecht zu werden, ist dabei die notwendige Veränderung bis 2030 und 2050 zum Maßstab zu nehmen. Es ist davon auszugehen, dass wesentlich mehr Planungen angestoßen werden müssen. Kommunen, die diese Planungen frühzeitig aufweisen, können besonders mit der Unterstützung von Land, Bund und EU rechnen.

Die Bundesregierung hat das Ziel, den Ausstoß der Treibhausgase im Verkehr bis 2030 um 40%-42% gegenüber 1990 zu senken[[1]](#footnote-1). Der Koalitionsvertrag der Landesregierung sieht eine vollständige Dekarbonisierung des Verkehrs bis 2050 vor[[2]](#footnote-2).

Kommunen spielen beim Klimaschutz eine wichtige Rolle, weil Verkehr primär lokal entsteht: Etwa ¾ der Personenkilometer werden im Nahverkehr (<50 km) erzeugt und über 55% der Pendler\*innen bewegen sich innerhalb ihrer Gemeinde[[3]](#footnote-3).

Deshalb braucht jede Kommune eine mittel- und langfristige und Planung zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr. Diese Planung wird nur zu konkreten Schritten führen, wenn sie in einer nachhaltigen Investitionsplanung mit Haushaltbeschlüssen verankert werden.

Der Plan soll sich an das Konzept der Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP[[4]](#footnote-4)) anlehnen, mit dem die EU nachhaltige Strategien fördert. Neben den Klimazielen können verkehrliche Ziele mit Wirkungen in den Bereichen Wirtschaft, Soziales, Umwelt und Stadtplanung einfließen: z.B. Reduktion von Stauungen, Verbesserung der Erreichbarkeit, Wirtschaft, Städtebau, Verkehrssicherheit, Umweltschutz. Für die Berechnung der Wirkungen ist die Nutzung eines Verkehrsmodells unabdingbar.

Für das Erfassen der Datengrundlagen und die Berechnungen konkreter Szenarien ist mit etlichem zeitlichen und personellen Aufwand verbunden. Wir schätzen, dass dieser Prozess in etwa zwei Jahre in Anspruch nehmen wird. Die Zuständigkeit für dieses Projekt sollte in der Verwaltung mit ausreichenden personellen Ressourcen ausgestattet sein.

**Erklärende Anmerkungen (bitte löschen, nicht Teil des Antrags):**

Diese Beschlussvorlage ist gedacht als Hilfe zur Formulierung von Anträgen für Regional-, Kreis-, Stadt- und Gemeinderäte. Da Verkehr nicht an der Gemeindegrenze halt macht, ist ein regionaler Plan, der mehrere Kommunen umfasst, vorteilhaft.

Die Einrichtung eines zuständigen Klimabeauftragten (oder Klimamanagers, oder Klimabürgermeisters) würde die Umsetzung des Plans verbessern.

Um einen größtmöglichen Konsens herzustellen, sollte der o.g. Planungsprozess von den im Gemeinderat vertretenen Parteien so gestaltet werden, dass sich zu Beginn alle (unterschiedlichen) Zukunftsvorstellungen in den Szenarien niederschlagen. Lediglich die Einhaltung der Klimaziele kann nicht geändert werden. Darüber hinaus ist die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit essentiell.

1. BMUB (2016): Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, S.8 [↑](#footnote-ref-1)
2. Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg und der CDU Baden-Württemberg 2016 – 2021, S. 48f [↑](#footnote-ref-2)
3. BMVBS: Mobilität in Deutschland 2008 [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en>; <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913-annex_en.pdf>; <http://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept>; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490&from=EN> [↑](#footnote-ref-4)