



# Folge 3 – Klimamobilitätspläne: Super-Instrument für nachhaltige Verkehrsplanung

Mit Veronika Häuber und Florian Kurt.

Transkript

00:00:00:00 - 00:00:21:23

Veronika Häuber:

Interessanterweise zeigt sich durch die Beteiligung zum Teil auch ein deutlicher Wunsch innerhalb der Bevölkerung nach mehr klimaschützenden Maßnahmen im Verkehr, mit der die Lokalpolitik manchmal gar nicht gerechnet hat.

00:00:21:25 - 00:00:37:19

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Der Podcast zur nachhaltigen Mobilität der KEA-BW. Wir zeigen die vielen Möglichkeiten für Städte, Gemeinden und Landkreise, um die Verkehrswende anzukurbeln. Also rein ins E-Auto, rauf auf den Sattel, Türen freimachen. Wir düsen los!

00:00:38:24 - 00:01:52:22

Moderator Mathias Schmid:

Hallo zusammen, zu Folge drei von „Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Ja, wir hatten zwei, wie ich finde super informative Einstiegs-Episoden. Zum einen mit dem Verkehrsminister und zum anderen mit Karl Mohn zum Thema Klimakommunikation. Wer die noch nicht gehört hat, darf das gerne noch nachholen. Ab sofort schauen wir uns jeden zweiten Donnerstag an: Was gibt es denn für konkrete Möglichkeiten, um bei der Verkehrswende so richtig Gas zu geben? Starten wollen wir heute mit dem Thema Klimamobilitätspläne.

Wofür die gut sind, wird zum einen Veronika Häuber vom Kompetenznetz Klima Mobil erklären. Und wie die Erstellung dann in der Praxis geht, das beschreibt uns Florian Kurt von der Stadt Freiburg. Ich bin Matthias Schmid und ich freue mich sehr, dass ihr wieder dabei seid.

Als erstes begrüße ich jetzt die schon erwähnte Veronika Häuber. Sie ist Fachreferentin im Kompetenznetz Klima Mobil. Klima Mobil ist Teil der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, kurz NVBW. Veronika informiert und unterstützt dort Kommunen und Landkreise bei der Umstellung von Klimamobilitätsplänen.

Hallo Veronika, schön, dass du heute da bist.



00:01:52:22 - 00:02:02:25

Veronika Häuber:

Hi Matthias. Ich freue mich sehr heute dabei sein zu können und die Klimamobilitätspläne als ein Instrument einer Klimaschutzpolitik der Verkehrsplanung vorzustellen.

00:02:02:25 - 00:02:04:24

Moderator:

Wir starten auch heute mit dir mit unserer Kategorie:

00:02:04:24 – 00:02:07:08

Sprecherin:

Die Frage der Fragen!

00:02:07:08- 00:02:13:03

Moderator:

Was fragen Dich denn die Kommunen auf jeden Fall, wenn du sie zu Klimamobilitätsplänen berätst?

00:02:13:03 - 00:03:17:13

Veronika Häuber:

Also eine zentrale Frage ist eigentlich jedes Mal: Wie lange dauert die Erstellung eines Mobilitätsplans? Die Antwort ist: Der Zeitbedarf fällt je nach kommunaler Situation unterschiedlich aus. Beispielsweise dauert die Darstellung länger, wenn noch überhaupt keine Grundlagen vorliegen, zum Beispiel kein Verkehrsmodell, das die verschiedenen Verkehrsträger vor Ort abbildet, keine aktuellen Daten aus Verkehrszählungen und keine Strategien oder anderen Fachpläne mit Bezug zum Thema Mobilität und Verkehr.

Wenn dagegen auf solche Grundlagen aufgebaut werden kann, dauert die Planerstellung entsprechend kürzer, als wenn das alles erst von Grund auf erstellt und erhoben werden muss. Daneben spielt die Größe des Planungsgebiets auch eine Rolle für die Erstellungsdauer, das heißt ob eine Kommune allein oder mehrere Kommunen zusammen den Plan erstellen. Ich kann aber einen groben Durchschnittswert angeben. Wenn schon ein Verkehrsmodell vorliegt, dann dauert die Erstellung durchschnittlich ungefähr 2 bis 3 Jahre und ohne Verkehrsmodell etwa ein Jahr länger, also ungefähr 3 bis 4 Jahre.



00:03:17:13 - 00:03:48:00

Moderator:

Die Klimamobilitätspläne sind ja auch ein Instrument aus dem Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg, relativ neu. Ich zitiere jetzt mal von eurer frisch gelaunchten Website Klimaschutz-bewegt.de: „In Klimamobilitätsplänen werden Vorhaben festgelegt, die zu einer dauerhaften und signifikanten Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor führen.“ Was heißt das denn genau?

00:03:40:19 - 00:05:18:14

Veronika Häuber:

Das zentrale Ziel eines Klimamobilitätsplans ist die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem kommunalen Verkehr. Und dazu werden im Klimamobilitätsplan Maßnahmen festgelegt, die laut der Berechnung eines Verkehrsmittels in Summe zu einer gewissen, vom Land Baden-Württemberg vorgegebenen CO<sub>2</sub>-Einsparung führen. Es wird also vom Ziel her gedacht und auch geplant. Wichtig ist dabei, dass es sich um konkrete Maßnahmen handeln muss, die in der Verantwortung der ausstellenden Kommunen liegen und also auch von diesen umgesetzt werden können.

Ein zentraler und charakteristischer Bestandteil jedes Klimamobilitätsplans ist das Verkehrsmodell, das ich vorhin erwähnt habe. Zu Beginn der Planerstellung wird von der Kommune ein Verkehrsmittel erstellt oder aktualisiert, das dann den Vorgaben des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg entspricht. Und in der Praxis übernimmt das üblicherweise ein externes Dienstleisterbüro. In dem Modell werden alle wichtigen Verkehrsströme innerhalb des Planungsgebiets dargestellt, das heißt neben dem motorisierten Individualverkehr wie den PKW auch der Rad- und Fußverkehre, der öffentliche Verkehr und auch Wirtschaftsverkehre.

Und der große Vorteil des Modells ist, dass die Auswirkungen verschiedener Maßnahmenkombinationen auf das Verkehrsverhalten der Menschen und die dabei entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen dargestellt werden können. Damit kann man auch prognostizieren, welche Menge an CO<sub>2</sub> noch durch den Verkehr ausgestoßen würde, je nachdem, ob die eine oder andere Maßnahmenkombination umgesetzt werden würde. So kann sich die Kommune auf die Umsetzung effektiver Maßnahmen fokussieren und ihre Ressourcen besser nutzen.

00:05:18:14 - 00:05:22:18

Moderator:

Wie schafft man es dann, dass auch diese CO<sub>2</sub>-Reduktion dauerhaft erreicht wird?



00:05:22:18 - 00:05:42:04

Veronika Häuber:

Das ist eine sehr gute Frage. Damit genau das passiert, enthält jeder Mobilitätsplan außerdem ein Monitoringkonzept, mit dem der Fortschritt der Zielerreichung systematisch analysiert werden kann und ein Vorgehen zur entsprechenden Fortschreibung des Plans. Das heißt, man schreibt denn auch wieder fort und passt sich an die aktualisierten Gegebenheiten an.

00:05:42:04 – 00:05:46:01

Moderator:

Ok, man kann dann auch vielleicht gucken, wo man vielleicht nachbessern muss.

00:05:46:01 - 00:05:51:10

Veronika Häuber:

Ja genau, oder man schaut, wo man sich befindet. Vielleicht befindet man sich nicht auf dem Pfad der Zielerreichung – und fasst dann da nach.

00:05:51:10 - 00:06:05:07

Moderator:

Okay, jetzt sind wir schon ganz schnell ganz tief ins Thema eingestiegen. Was vielleicht noch interessant oder wichtig wäre für alle die, die sich jetzt fragen, ob das etwas für sie oder ihre Kommune sein könnte: Wer kann denn überhaupt so einen Plan erstellen?

00:06:05:07 – 00:06:31:02

Veronika Häuber:

Das ist im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz des Landes festgehalten. Gemeinden und ihre Zusammenschlüsse, Gemeindeverbände, Stadtkreise und Landkreise in Baden-Württemberg können einen Mobilitätsplan aufstellen und wir ermutigen gezielt Landkreise und Zusammenschlüsse von Gemeinden zur Planerstellung, weil die meisten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf Fahrten zwischen den Kommunen entstehen, nicht nur innerhalb des Gebiets einer einzigen Kommune.

00:06:31:02 – 00:06:33:50

Moderator:

Also zum Beispiel vor allem Fahrten zur Arbeit und von der Arbeit.



00:06:33:50 – 00:07:19:22

Veronika Häuber:

Ganz genau, den üblichen Pendlerverkehr. Und deswegen kann eben bei kreisweiten Mobilitätsplänen oder bei Plänen, die von mehreren Nachbarkommunen gemeinsam aufgestellt werden, auch deutlich mehr CO<sub>2</sub> eingespart werden, als wenn die geplanten Maßnahmen an der Grenze von einer einzelnen Kommune aufhören. Aber auch für größere Städte bietet sich das Instrument an, weil dort eben das Angebot an Verkehrsmitteln oft sehr vielfältig ist. Und das spiegelt sich in einer komplexen Verkehrsinfrastruktur mit zahlreichen Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln wider. Hier hilft dann die Verwendung eines Verkehrsmodells enorm dabei, zu verstehen, wie sich gewisse Maßnahmenkombinationen auf die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auswirken. Wenn man das weiß, dann kann man auch zielgerichtet planen.

00:07:19:22 – 00:07:31:21

Moderator:

Das heißt es benötigt schon eine gewisse Größe, damit so ein Klimamobilitätsplan auch Sinn ergibt. Da gibt es so eine magische Zahl, die heißt, 50.000 Menschen, die in diesem Gebiet wohnen sollten.

00:07:33:12 - 00:07:47:10

Veronika Häuber:

Ja, das stimmt, aber das ist nur ein Orientierungswert, keine starre, festgelegte Grenze. Auch Kommunen mit weniger als 50.000 Einwohnern können unter Umständen einen Klimamobilitätsplan erstellen, wenn sie die Voraussetzungen erfüllen.

00:07:47:10 – 00:08:14:19

Moderator:

Unser Ziel heute ist jetzt, dass wir hoffentlich ganz viele Klimaschutzmanagerinnen, Mobilitätsbeauftragte & CO erreichen, die bisher sich noch nicht, zumindest nicht intensiv mit Klimamobilitätsplänen beschäftigt haben. Die meisten schreien dann hoffentlich begeistert: „Yeah, let's go!“ Aber es wird sicher auch welche geben, die sagen, „Na, ich weiß noch nicht so richtig, Das klingt nach ganz schön viel Arbeit.“ Wie können wir die denn davon überzeugen, dass sich dieser Aufwand lohnt?



00:08:14:19 – 00:09:16:21

Veronika Häuber:

Ja, das ist eine berechtigte Frage. Aber der Klimamobilitätsplan bietet wirklich viele Vorteile. Davon möchte ich jetzt einfach ein paar nennen, um die Zweifelnden auch noch zu gewinnen.

Genau vor der Erstellung eines Mobilitätsplans bestehen in Kommunen oft ganz viele einzelne Pläne und Strategien, zum Beispiel ÖPNV, Radverkehr- oder Fußverkehrskonzepte, Mobilitäts- oder Ortsmittlenkonzepte, Verkehrsentwicklungspläne, Klimaschutzstrategien und vieles mehr. Und mit einem Mobilitätsplan können Vorhaben aus all diesen Bereichen, all diesen Plänen in einem einzigen Planwerk zusammengebracht werden. Dabei ist es immer das Ziel, die entsprechenden Vorhaben möglichst effizient und klimaschonend zu planen.

Und das führt zu mehr Kohärenz in der Planung und hilft, widersprüchliche Ziele und Maßnahmen zwischen dem Plan, Werken zu vermeiden. Außerdem ergibt sich durch einen Mobilitätsplan grundsätzlich eine Verbesserung der Angebote für Fußgänger, Radfahrer und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Denn bisher enthalten alle Klimamobilitätspläne viele Maßnahmen.

00:09:16:21 - 00:09:17:20

Moderator:

Schwieriges Wort!

00:09:17:20 - 00:09:19:17

Veronika Häuber:

Ja, Ist immer noch nicht so einfach auszusprechen.

00:09:19:17 - 00:09:22:10

Moderator:

War klar, dass wir uns versprechen. Ich hatte auch gerade einen Hänger.

00:09:23:11 - 00:09:53:29

Veronika Häuber:

Ja, irgendwann verspricht man sich immer.

Bis jetzt enthalten eben alle Pläne viele Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs, aber auch des ÖPNV-Angebots als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, was auch zur Verkehrswende beiträgt. Die finanzielle Seite möchte ich aber auch nicht unerwähnt lassen. Die Umsetzung von Maßnahmen, die in einem



Klimamobilitätsplan stehen, kann nämlich zusätzlich zum üblichen Fördersatz von 50 % über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz kurz „LGVFG“ gefasst gehen.

00:09:54:01 - 00:09:54:21

Moderator:

Nächstes schwieriges Wort.

00:09:54:21- 00:10:01:58

Veronika Häuber:

Ja. Es kann mit weiteren 25 % on top gefördert werden. Das ist der sogenannte Klimabonus.

00:10:01:58 - 00:10:32:02

Moderator:

Das sollte doch jetzt viele ermutigen da aktiv zu werden. Ja, wir wissen beide, wie viele Menschen, die sich mit dem Thema Verkehrswende beschäftigen, dass es vor Ort oft eine sehr zähe Sache sein kann. Bei Geschwindigkeitsbegrenzung, Parkplatzreduzierung, neue Fahrradwege, da ist der Aufschrei oft groß. Wie helfen denn die Klimamobilitätspläne dabei, auch mehr Rückhalt in der Bevölkerung zu erhalten – für die Kommunen, die so einen Plan dann eben haben?

00:10:32:02 - 00:11:23:14

Veronika Häuber:

Ein wichtiger Bestandteil ist die Beteiligung der Bevölkerung und von Interessensgruppen vor Ort. Und dafür wird während der Planung auch ein Konzept für die Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit entwickelt. Damit sollen alle wichtigen Gruppen vor Ort im Prozess mitgenommen werden und damit sind neben der Bevölkerung zum Beispiel auch Vereine, Wirtschaftsgruppen und auch andere Interessensgruppen gemeint, aber auch Verkehrsbetriebe usw.

Und interessanterweise zeigt sich durch die Beteiligung zum Teil auch ein deutlicher Wunsch innerhalb der Bevölkerung nach mehr Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr, mit der die Lokalpolitik manchmal gar nicht gerechnet hat. Und darüber hinaus kann die Modellierung der Maßnahmenwirkung dazu beitragen, vor Ort die Debatten über mögliche Maßnahmen auch zu versachlichen. Zum Beispiel kann die Verkehrsmodellierung die Notwendigkeit bestimmter, vielleicht auch umstrittener Maßnahmen verdeutlichen.



00:11:23:14 - 00:11:30:10

Moderator:

Das heißt, man kann dann einfach sagen: „Schaut her, diese Maßnahme ist notwendig aus dem und dem Grund. Wir haben das ganz genau berechnet.“

00:11:30:10 – 00:11:38:08

Veronika Häuber:

Genau. Man kann sehen in der Prognose, die Maßnahme bringt halt besonders viel. Und die ganzen anderen, die vielleicht weniger umstritten sind, die würden lange nicht so viel zum Ziel beitragen.

00:11:38:08- 00:11:41:18

Moderator:

Das kann schon ein Vorteil sein in der Überzeugungsarbeit.

00:11:41:18 – 00:11:42:50

Veronika Häuber:

Auf jeden Fall.

00:11:42:50 – 00:11:59:11

Moderator:

Veronika, wir hatten die magische Marke von 50.000 Einwohnerinnen, auch wenn es jetzt nicht ganz starr ist. Aber was machen denn jetzt kleinere oder deutlich kleinere Kommunen, die vielleicht auch gerne so einen Planwerk hätten? Was können die tun?

00:11:59:11 – 00:12:06:12

Veronika Häuber:

Speziell für kleine und mittlere Kommunen wurde das Instrument der Aktionspläne für Mobilität, Klima und Lärmschutz entwickelt.

00:12:06:12 – 00:12:10:16

Moderator:

Gibt es da auch eine Hilfestellung für diese Kommunen?





00:12:10:23 - 00:12:39:15

Veronika Häuber:

Es gibt einen Leitfaden, und zwar mit umfangreichen Servicematerialien und Checklisten. Und der führt durch einen standardisierten Prozess der Klima- und Lärmschutz orientierten Verkehrsplanung. Und wie bei den Klimamobilitätsplänen auch, ist auch hier eine zielgerichtete Bürgerbeteiligung vorgesehen, die zum Mitdiskutieren und Mitgestalten anregen soll und so mehr Akzeptanz für die spätere Maßnahmenumsetzung schaffen soll. Und übrigens wird die Erstellung eines Aktionsplans ebenfalls vom Land Baden-Württemberg gefördert.

00:12:39:18 - 00:12:52:15

Moderator:

Dieses Konzept ist noch ein bisschen neuer sogar, zumindest was die Umsetzung angeht, wie die Klimamobilitätspläne. Wie weit sind wir denn hier schon? Gibt es denn Kommunen, die schon so einen Aktionsplan erstellt haben?

00:12:52:15 – 00:13:17:06

Veronika Häuber:

Ja, genau. Die Stadt Ditzingen hat die Pilotphase begleitet und im Oktober 2023 den ersten Aktionsplan für Mobilität, Klima und Lärmschutz politisch beschlossen. Und die Maßnahmen daraus werden jetzt hoffentlich zeitnah umgesetzt. Aus dieser Pilotphase haben wir im Kompetenzzentrum Klima Mobil viel Know-how für künftige Aktionsplan Kommunen mitgenommen. Denn es haben sich schon einige weitere Kommunen auf den Weg gemacht, einen Aktionsplan zu erstellen.

00:13:17:06 – 00:13:33:17

Moderator:

Okay, super. Wenn man jetzt in dem Gebiet sage ich mal mit 48.000 bis 49.000 oder 51.000 bis 52.000 Menschen wohnt, wie können denn die Verantwortlichen dann herausfinden, was für sie besser passt? Der große oder der kleine Bruder?

00:13:33:17 – 00:13:46:21

Veronika Häuber:

Bei dieser Entscheidung helfen wir vom Kompetenznetz Klima Mobil und das Ministerium für Verkehr gerne in einem kostenfreien Beratungstermin. Alle Kommunen im Land sind daher herzlich eingeladen, bei Interesse einfach auf uns zuzukommen.



00:13:46:21 – 00:14:32:04

Moderator:

Ok. Die Kontaktdaten verlinke ich gerne noch mal in den Shownotes. Ich möchte zur Überleitung zu unserem zweiten Gast für heute kommen. Da sprechen wir mit der Stadt Freiburg, eine der Modellkommune aus der Pilotphase für die Klimamobilitätspläne. Und Freiburg ist eine Stadt, die ohnehin schon der nachhaltigen Mobilität eher zugeneigt ist. Wenn man sich den Plan mal genau anschaut, dann wird aber deutlich, dass sich selbst eine Stadt wie Freiburg ganz schön strecken muss, um diese Reduktionsziele zu erreichen, die für die Pilotphase der Klimamobilitätspläne festgelegt wurde. Was schließt ihr denn daraus und was bedeutet das auch für die weiteren Kommunen, um den jetzt ich mal nicht den Mut zu nehmen, sich auf diesen Weg zu machen.

00:14:32:04 - 00:15:15:14

Veronika Häuber:

Ja, für die Modellkommunen der Pilotphase für Klimamobilitätspläne hat noch das alte Reduktionsziel von minus 40 % CO<sub>2</sub> bis 2030 im Vergleich zu 2010 gegolten. Laut der Modellprognose erreicht die Stadt Freiburg dieses Ziel, wenn das zugegebenermaßen auch keine einfache Sache ist. Die Stadt muss alle möglichen Maßnahmen kombiniert angehen und kann keine Maßnahme ungenutzt lassen, um die gewünschte CO<sub>2</sub>-Reduktion zu erreichen. Und um das richtig einzuordnen, muss man aber auch noch Folgendes beachten: Freiburg hat den Mobilitätsplan als Stadt allein erstellt. Das heißt nicht in Zusammenarbeit mit den Umlandkommunen, mit denen aber eben beträchtliche verkehrliche Verflechtungen bestehen, zum Beispiel über den Pendlerverkehr.

00:15:15:14 - 00:15:20:01

Moderator:

Das ist das, was du vorhin gesagt hast, dass man da eben noch die Synergieeffekte nutzen kann.

00:15:20:01 – 00:15:44:17

Veronika Häuber:

Genau richtig. Und mittlerweile gilt übrigens ein anderes Reduktionsziel für Klimamobilitätspläne als noch in der Pilotphase. Mir ist es wichtig, das auch noch richtig einzuordnen. Mit den Maßnahmen aus einem Klimamobilitätsplan muss jetzt in Summe eine Einsparung von mindestens 55 % CO<sub>2</sub> im Verkehr bis 2030 gegenüber 2010 erfolgen. Davor waren es ja wie gesagt 40 % CO<sub>2</sub> Reduktion.



00:15:44:17 – 00:15:46:01

Moderator:

Das hört sich jetzt erst mal mehr an.

00:15:46:01 - 00:16:10:06

Veronika Häuber

Genau, das bedeutet aber eben nicht, das ist mir ganz wichtig, dass die Kommunen 15 Prozentpunkte einfach mehr einsparen müssen als bisher, denn mit der Anpassung des Reduktionsziels haben sich nämlich auch die Anforderungen an die Verkehrsmodellierung verändert, mit der die Emissionseinsparung berechnet wird. So müssen die Kommunen im Endeffekt den gleichen Eigenanteil an CO<sub>2</sub>-Reduktion erbringen wie bisher.

00:16:10:06 - 00:16:21:16

Moderator:

Super! Wir wollen keinesfalls die perfekte Überleitung zum zweiten Gast dieser Sendung verpassen. Ich darf mich bei Dir sehr, sehr herzlich bedanken. Und ja, ich wünsche Dir und euch jetzt viele Anrufe interessierter Kommunen.

00:16:21:16 - 00:16:23:08

Veronika Häuber:

Ja, super, danke! Ich danke dir.

00:16:27:00 – 00:16:40:18

Moderator:

Wir steigen direkt ein mit dem nächsten Gast, Florian Kurt, Leiter der Stabsstelle Mobilität in Freiburg. Er war federführend beim Klimamobilitätsplan der Stadt und er kann mit Stolz sagen: „Wir waren die Ersten“. Hallo, Herr Kurt.

00:16:40:18 – 00:16:41:18

Florian Kurt:

Hallo, Herr Schmid.



00:16:41:18 – 00:16:43:23

Moderator:

Herr Kurt, wir steigen ein mit:

00:16:43:23 – 00:16:45:17

Sprecherin:

Ach du meine Güte!

00:16:45:17 – 00:16:55:06

Moderator:

Was war denn bei der Erstellung des Klimamobilitätsplans der Moment, an dem sie die Hände über den Kopf zusammengeschlagen haben und laut gerufen haben: „Ach du meine Güte!“

00:16:55:06 - 00:18:13:18

Florian Kurt:

Wir hatten auf der städtischen Seite ein deutliches Spannungsfeld, wo es so „Ach du meine Güte!“-Situationen gab. Wir hatten auf der einen Seite die Akteure, die eigentlich noch viel mehr wollten, die gesagt haben, „die Stadt hat das Ziel Klimaneutralität bis 2035. Das ist ja alles viel zu wenig, was ihr euch da jetzt vorgestellt habt im Klimamobilitätsplan. So kommen wir ja gar nicht zur Klimaneutralität innerhalb der nächsten zwölf Jahre.“

Auf der anderen Seite hatten wir die, die gesagt haben „Um Gottes willen, ihr wollt ihr den ganzen Verkehr in der Stadt umkrepeln? Wie soll das denn funktionieren? Da geht die Wirtschaft kaputt, der Handel kaputt, die Handwerker und Dienstleister können nicht mehr zu ihren Kunden. Das geht ja auch alles gar nicht.“ Wir haben versucht, da einen guten Mittelweg zu finden, der natürlich die Zielsetzungen am Ende realisiert.

Aber da gab es schon viele Gespräche, viele Erwartungen von allen Seiten und diese ganzen verschiedenen Interessen, Erwartungshaltungen und Vorstellungen dann am Ende zu einem in sich stimmigen Plan und einem funktionierenden Plan zusammenzubringen, der auch die Zielsetzung minus 40 % CO<sub>2</sub> erfüllt, das war in der Tat an mehreren Stellen nicht so ganz einfach.

00:18:13:18 - 00:18:23:22

Moderator:

Nehmen Sie bitte doch einfach mal ein bisschen mit in die Entstehungsgeschichte oder in die Entstehung des Klimamobilitätsplans von der Idee bis zur Fertigstellung. Sie sind ja die erste Kommune, die es geschafft hat.



00:18:23:22 - 00:22:44:06

Florian Kurt:

Darauf sind wir auch sehr stolz, dass wir die ersten waren, die am Ende den Beschluss des Klimamobilitätsplans auch hatten im Gemeinderat im Juli 2023, kurz vor Offenburg, die uns dann schnell gefolgt sind. Freiburg steht ja schon seit vielen Jahrzehnten eigentlich deutschlandweit als eine der Vorzeigestädte für umwelt- und klimafreundlichen Verkehr, für einen starken Ausbau des Umweltverbundes. Sei es Bahn, sei es Bus, sei es Radverkehr, sei es Fußverkehr. Von daher hatten wir eine Ausgangssituation, dass wir schon viel, viel, viel Engagement und Investitionen in den Ausbau des Umweltverbundes, in den Klimaschutz, in den Verkehr gesteckt haben, auf der Angebotsseite aber feststellen mussten, dass im Verkehrsgeschehen trotzdem Fahrzeugzahlen steigen, Verkehrsleistung steigt, Emissionen steigen.

Wir hatten also deutlichen Handlungsbedarf auf der strategischen Ebene. Wie steuern wir eigentlich den Stadtverkehr in den nächsten 10, 20 Jahren Richtung mehr Klimaschutz? Und von daher war natürlich die Erstellung eines Klimamobilitätsplans im Rahmen des Pilotprojekts des Landes eine sehr naheliegende und auch sowohl politisch wie in der Verwaltung sehr willkommene Option. Wir haben von Anfang an, und so hat es ja auch der vom Verkehrsministerium definiert, Prozessaufstellung, Klimamobilitätsplan vorgesehen.

Wir haben von Anfang an großen Wert auf die Einbindung sowohl der Stadtgesellschaft, also auch der Bürgerinnen und Bürger, gelegt, aber auch von Akteuren und Interessengruppen in der Stadt. Nachdem wir uns auf den Weg gemacht haben, einen Klimamobilitätsplan zu erstellen, haben wir eine Auftaktveranstaltung im Konzerthaus relativ groß organisiert, wo Bürgerinnen und Bürger eingeladen waren, genauso wie die Akteure, also Verbände, Vereine: IHK, ADAC, VCD, also umweltorientierte Verkehrsverbund, ADFC (Fahrrad Club) oder auch BUND.

Die haben wir alle eingeladen, haben eine Auftaktveranstaltung gemacht. In der Auftaktveranstaltung haben wir die grundsätzliche Zielsetzung vorgestellt, die Herausforderung deutlich gemacht, die wir da haben, und alle zum Mitarbeiten eingeladen. Wir haben dann eine Onlinebeteiligung gemacht, wo alle Bürgerinnen und Bürger, Akteure, Verbände, Vereine, erstens Vorschläge, die wir schon hatten, als Maßnahme bewerten konnten, andererseits aber auch eigene weitere Vorschläge machen konnten.

Das hat recht gut funktioniert. Da gab es auch ganz interessante Bewertungsergebnisse. Was, was wird eigentlich befürwortet? Ist natürlich nicht repräsentativ, war aber eine ganz gute Orientierung für uns, in welche Richtung wir unsere Maßnahmenentwicklung vertiefen sollten. Und wir haben dann ein Forum Klima und Mobilität eingerichtet mit Einbindung von zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern aus der Stadt, mit Einbindung von so zwischen 20 und 25 Verbänden und Vereinen, die alle irgendwie entweder von der Wirtschaft Seite her oder von der Umweltschutzseite oder von der allgemeinen gesellschaftlichen Seite her (bis zum Deutschen Alpenverein hatten wir mit dabei), die irgendwie mit dem Thema Mobilität zu tun hatten. Wir haben dort einerseits die Maßnahmen diskutiert, die wir entwickelt haben. Wir haben andererseits diskutiert: Was kann man noch tun? Und in der zweiten Runde des Forums



Klima und Mobilität haben wir diskutiert: Wie kriegen wir denn jetzt die Stadtgesellschaft, die Öffentlichkeit, aber auch das Umland mitgenommen?

Und es werden jetzt, nachdem unser Klimamobilitätsplan in der Endfassung ja nun beschlossen ist, seit Juli 2023 nun die Umsetzung der 65 dort definierten städtischen Maßnahmen begleitet, wiederum auch mit einen mit Dialogformaten sowohl Richtung Öffentlichkeit als auch Richtung Akteure, Verbände, Vereine in der Stadt, damit wir möglichst alle im Boot haben. Letztlich zur Änderung ihres Verkehrsmittelwahlverhaltens, weil ohne diese Änderungen wird es nicht funktionieren.

00:22:44:06 - 00:22:57:21

Moderator:

Bis jetzt hat sich das alles sehr einfach und locker angehört, was Sie erzählt haben. Lassen Sie uns deshalb mal ein bisschen auf die Hürden kommen, die es auch bei der Erstellung gab und dann natürlich auch dazu, wie Sie diese Hürden übersprungen haben.

00:22:59:21 - 00:25:06:05

Florian Kurt:

Also die erste und – das passt vielleicht auch noch zu dem Punkt: „Wo haben Sie die Hände überm Kopf zusammengeschlagen?“ – war, wir hatten ja ein sehr umfangreiches Maßnahmenpaket für die städtische Seite mit städtischen Maßnahmen entwickelt. Und wir haben schon bei vielen Maßnahmen gedacht „Oha, da müssen wir uns aber wirklich sehr, sehr anstrengen, dass wir das alles so hinbekommen“. Dann haben wir das Ganze so wie es das Aufstellungsverfahren der Klimamobilitätspläne vorsieht, in unser Verkehrsmodell gekippt, also dort die Maßnahmen abgebildet.

Dann sind wir zu dem sehr enttäuschenden Ergebnis gekommen – und da kam dann Hände über dem Kopf zusammengeschlagen – Okay, wir schaffen jetzt gerade mal 36 % CO<sub>2</sub> Reduzierung, 40 % war das Ziel. Wir lagen also noch deutlich weg. Und das noch Enttäuschendere daran war, dass die 65 städtischen Maßnahmen, wir haben ja noch welche ergänzt, damals waren es 61, 62, so was in der Größenordnung, dass die gerade mal zu insgesamt 6% Emissionsreduzierung führen und die anderen 30 % aus dem Rahmenszenario kamen, wo abgebildet war: schrittweise Elektrifizierung der Fahrzeugflotte durch EU-Vorgaben, durch Bundesvorgaben, durch Landesmaßnahmen über das Thema CO<sub>2</sub> Preis.

Also wir haben eine schrittweise Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Preises, was sich dann auf die Kraftstoffpreise auswirken wird, unterstellt und haben also da gesehen, dass dieser regulative Rahmen von EU und Bundesebene von allen Dingen viel stärker wirkt als wir hier auf kommunaler Ebene, in der Stadt überhaupt erreichen und bewegen können. Wir mussten noch mal drauflegen. Und das war wirklich sehr, sehr anstrengend, auch für uns, da am Ende zu einem ausreichenden und guten, aber gleichzeitig noch realistischen Ergebnis zu kommen.



00:25:06:05 – 00:25:19:06

Moderator:

Sie haben 17 Maßnahmenbereiche in fünf Kategorien definiert. Sie haben vorhin gesagt, 65 Einzelmaßnahmen. Was sind denn da die wichtigsten Maßnahmen mit den größten Hebeln?

00:25:19:06 - 00:26:59:04

Florian Kurt:

Also alles, was wir tun können, um diese Elektrifizierung der bisherigen Verbrennermotoren voranzubringen, das ist hochwirksam. Wir haben das gesehen, beispielsweise bei der Modellierung. Wir haben darin bis 2030 die gesamte städtische Bus Flotte, das sind etwa 70 Omnibusse, von Verbrennermotoren auf Elektromotoren umzustellen.

Also 2030 werden seitens der städtischen VAG in Freiburg nur noch Elektrobusse rumfahren. Das hat eine erstaunlich hohe Wirksamkeit im Klimaschutz. Also runde 27, 28 % der Gesamtwirkung der städtischen Maßnahmen kommt aus den Elektrobussen. Was auch hochwirksam ist, ist das Thema Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Und an der Stelle ist es eigentlich ganz schön, es ist auch ein Ansatz, der eine Stadt oder eine Kommune jetzt nicht so viel Geld kostet, wo man also nicht neue Verkehrswege bauen muss, wo man nicht neue Schienen verlegen muss, sondern etwas, das eigentlich stärker den regulativen Bereich betrifft, bei dem man am Ende einen Prozess aufsetzen muss, eine Beschilderung machen muss, Parkscheinautomaten kaufen muss.

Gleichwohl ist das natürlich politisch ein sehr aktives Thema. Also das muss man dann als Kommune auch eben mit der Öffentlichkeit diskutieren und sehen, dass man die Öffentlichkeit, aber auch die Akteure da eingebunden bekommt, dass man ein gemeinsames Verständnis davon schafft, wo wir hinwollen.

00:26:59:04 - 00:27:24:16

Moderator:

Sie durften ja als Pilotkommune jetzt ganz viele Erfahrungen sammeln, die für alle anderen auch dann sehr wertvoll sein können. Lassen Sie uns mal folgendes annehmen: Morgen ruft bei Ihnen die Klimaschutzmanagerin oder einen Gemeinderat einer großen Kreisstadt an und sagt, „Mensch, das ist ja super, was ihr da gemacht habt, ist echt spitze euer Klimamobilitätsplan. So was wollen wir auch. Wie macht man denn so was und wie kriege ich den OB, den Gemeinderat dazu, dass die das auch toll finden?“ Was antworten Sie?

00:27:24:16 - 00:29:43:20

Florian Kurt:

Tatsächlich ist unbedingt notwendig, dass ein Oberbürgermeister, dass die anderen Dezernenten, Bürgermeister und Amtsleitungen in der Verwaltung, grundsätzlich hinter



diesem Projekt stehen. Nur dann wird es am Ende auch zum einen erfolgreich sein können, aber auch seine Wirkung richtig entfalten können. Und wenn man dann diese politische Unterstützung hat, auch vom Gemeinderat, dann ist es natürlich so, das konnte man jetzt meinen Beiträgen auch entnehmen, es ist eine Menge Arbeit. Ein Klimamobilitätsplan macht sich nicht von allein. Ich brauche eine Grundlage, ein Verkehrsmodell, ich brauche das, was alles schon da ist an Verkehrsplanung als Basis. Ich muss das zusammensammeln, auch über die verschiedenen Verkehrsarten hinweg: Straßenverkehr, Radverkehr, ÖPNV. Entwickle dann Maßnahmen in allen Bereichen, die wiederum auch möglichst zueinander passen müssen, die dann Zeitplanung bekommen müssen.

Also ich würde jetzt sagen: „Liebe Gemeinde XY, schön, dass Sie einen Klimamobilitätsplan aufstellen wollen. Das ist sehr zu begrüßen. Das wird Sie auch weiterbringen. Das wird den Klimaschutz weiterbringen, aber eben nicht nur den, sondern auch die städtische Verkehrsplanung und die Attraktivität der jeweiligen Stadt insgesamt. Aber es ist eine Menge Arbeit. Es ist unbedingt dafür ausreichend Personalressource zur Verfügung zu stellen.

Da muss sich schon jemand federführend mit beschäftigen können und der wird über zwei Jahre etwa nicht viel anderes machen können. Dann, je nach Stadtgröße gegebenenfalls noch mehr. Ja, es ist eine Menge Arbeit, aber es lohnt sich absolut, sich darauf einzulassen, weil man wirklich einen strategisch ausgerichteten Gesamtverkehrsentwicklungsplan bekommt, der dann ja auch, und da legt das Land großen Wert drauf, mit einer konkreten Umsetzungsperspektive über alle Folgejahre bis zum Ziel Horizont – bei uns ist es 2030 – versehen ist.

00:29:43:20 – 00:29:47:15

Moderator:

In diesem Sinne: vielen Dank für Ihre Zeit und für die spannenden Einblicke!

00:29:47:15 – 00:30:00:05

Florian Kurt:

Herr Schmid, ich danke Ihnen. Freut mich, Ihnen einen Einblick in die Aufstellung, Entwicklung und jetzt beginnende Umsetzung des Freiburger Klimamobilitätsplans gegeben haben zu können.

00:30:02:19 - 00:30:18:08

Moderator:

So, wir haben es gehört. Ein Klimamobilitätsplan bedeutet erst mal viel Arbeit, aber es lohnt sich, weil man danach einen Gesamtplan hat, mit dem es sich auch viel besser argumentieren lässt und weil man extra Fördergelder abgreifen kann.





00:30:18:08 – 00:30:19:07

Sprecherin:

Wir müssen reden.

00:03:19:07 - 00:31:13:05

Moderator:

Zum Abschluss dieser Folge – und auch das gibt es ab jetzt jedes Mal – möchte ich euch noch einen Tipp für die Klimakommunikation mitgeben. Der lautet dieses Mal: Seid selbstbewusst, denn die Mehrheit ist für Klimaschutz!

Die Leute wollen ein anderes, ein besseres Verkehrssystem. Lassen wir uns also nicht von lauten Bremser:innen ausbremsen, sondern suchen wir uns die Leute, die mitmachen wollen und verändern mit ihnen die Städte und Gemeinden zum Besseren. Alle 16 Empfehlungen der KEA-BW gibt es im Leitfaden „Klimakommunikation im Verkehr“. Den verlinken wir wie weitere hilfreiche Infos in der folgenden Beschreibung. Danke fürs Zuhören.

Bis in zwei Wochen. Bleibt nachhaltig mobil!

00:31:13:07 - 00:31:25:29

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ ist ein Podcast der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH.

Konzept, Redaktion und Moderation: Mathias Schmid, Sprecherin: Britta Wittchow,  
Produktion: Hawkins and Cross.