Anlage 20
(zur VwV-LGVFG)

Anlage zur VwV-LGVFG über Klimamobilitätspläne

Ein besonders positiver Beitrag zum Klimaschutz im Sinne des § 4 Absatz 1 Satz 2 LGVFG kann für Maßnahmen nachgewiesen werden, indem sie Teil eines Klimamobilitätsplans sind:

Klimamobilitätspläne **müssen** folgende Mindestanforderungen erfüllen:

- Der Klimamobilitätsplan enthält den Nachweis, dass die darin enthaltenen Maßnahmen die CO_2-Emissionen im Bilanzraum bis zum festgelegten Zieljahr reduzieren. Die Reduktion der CO_2-Emissionen entspricht den Klimazielen des Landes nach dem Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW 2023) und den Vorgaben im „Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen" (V 2.0, 19.03.2026).
- Die Reduktion der CO_2-Emissionen wird unter Verwendung eines multimodalen Verkehrsmodells gemäß dem "Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen" (V 2.0, 19.03.2026) ermittelt und dokumentiert.
- Der Klimamobilitätsplan verfolgt einen integrierten Ansatz und strebt ein hochwertiges Mobilitätsangebot an. Dabei berücksichtigt er verschiedene Verkehrsträger sowie verkehrliche Verflechtungen mit dem Umland.
- Der Klimamobilitätsplan enthält eine Status-quo-Analyse sowie eine Strategie mit Leitbild, Leitzielen und Indikatoren. Dabei werden die folgenden Themen berücksichtigt: nachhaltige und emissionsarme Mobilität, Zugänglichkeit der Mobilitätsangebote, Verkehrssicherheit, Multimodalität und Intermodalität.
- Der Klimamobilitätsplan enthält eine Umsetzungsplanung, das heißt Maßnahmen sind mit konkreten Handlungsschritten, Zuständigkeiten, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzung und Finanzierungsmöglichkeiten hinterlegt.
- Der Klimamobilitätsplan enthält ein Monitoring- und Evaluationskonzept mit einem mindestens 5-jährigen Evaluationszyklus zur Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen (Prozesskontrolle) und der Zielerreichung (Ergebniskontrolle) sowie ein Vorgehen zur Nachjustierung des Klimamobilitätsplans.

- Im Monitoring und Evaluationskonzept sind mindestens die nachfolgenden Indikatoren entsprechend des Bilanzraums enthalten:
    - die zurückgelegten Fahrzeugkilometer pro Tag (mindestens Pkw, leichte Nutzfahrzeuge (LNF), schwere Nutzfahrzeuge (SNF), Linienbusse (L-Bus))
    - der prozentuale Anteil der einzelnen Verkehrsmittel (mindestens MIV (Fahrende und Mitfahrende), ÖV, Rad- und Fußverkehr) an den zurückgelegten Personenkilometern pro Tag
    - der prozentuale Anteil der einzelnen Verkehrsmittel (mindestens MIV (Fahrende u. Mitfahrende), ÖV, Rad- und Fußverkehr) an den zurückgelegten Wegen pro Person und Tag
    - der prozentuale Anteil von Batterieelektrofahrzeugen (BEV) und von außen aufladbaren Hybridfahrzeugen (PHEV) an den Pkw-Neuzulassungen
    - die Anzahl an Pkw im Bestand differenziert nach Verbrenner, Batterieelektrofahrzeuge (BEV) und von außen aufladbaren Hybridfahrzeugen (PHEV)
    - die Anzahl an öffentlichen E-Ladestationen
    - die verkehrsbedingten CO_2-Emissionen (Tonnen pro Jahr)
- Die Öffentlichkeit und relevante Akteure werden frühzeitig und fortlaufend im Planungsprozess beteiligt.

Bereits vorhandene Planwerke, die diese Anforderungen erfüllen oder an diese Anforderungen angepasst werden, können ebenfalls als Nachweis im Sinne der Klimamobilitätspläne herangezogen werden.

Für Klimamobilitätspläne, die bereits verabschiedet wurden oder sich derzeit im Aufstellungsverfahren befinden, sind die Anforderungen maßgeblich, die bei Beginn des Aufstellungsverfahrens gegolten haben (Nachweis beispielsweise durch Gremienbeschluss, Förderbescheid oder Zuschlagsschreiben an Dienstleister). Bei der nächsten Evaluation des Klimamobilitätsplans sollte die Einarbeitung von veränderten Anforderungen geprüft werden.

<u>Weitere Empfehlungen zur Erstellung von Klimamobilitätsplänen:</u>

- die Orientierung an einer Mindesteinwohnerzahl von etwa 50.000 zur Festlegung des Planungsgebiets
- die Beachtung der Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013), der dritten Ausgabe der Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP) des EU

Urban Mobility Observatory der Europäischen Kommission (2026) sowie der nationalen Kriterien für die Aufstellung eines Mobilitätsplans nach Vorbild eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) des Bundesministeriums für Verkehr (2026)

- die Beachtung der Verordnung über transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) der Europäischen Union für die städtischen Knotenpunkte des TEN-V Netzes in Baden-Württemberg
- die Berücksichtigung von Mobilitäts- und Antriebswende sowie Push- und Pull-Kombinationen bei der Maßnahmenentwicklung
- die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie sowohl für die Erstellungsphase als auch die Umsetzungsphase des Klimamobilitätsplans zur Information über die Inhalte und zum Erreichen eines breiten Konsenses