

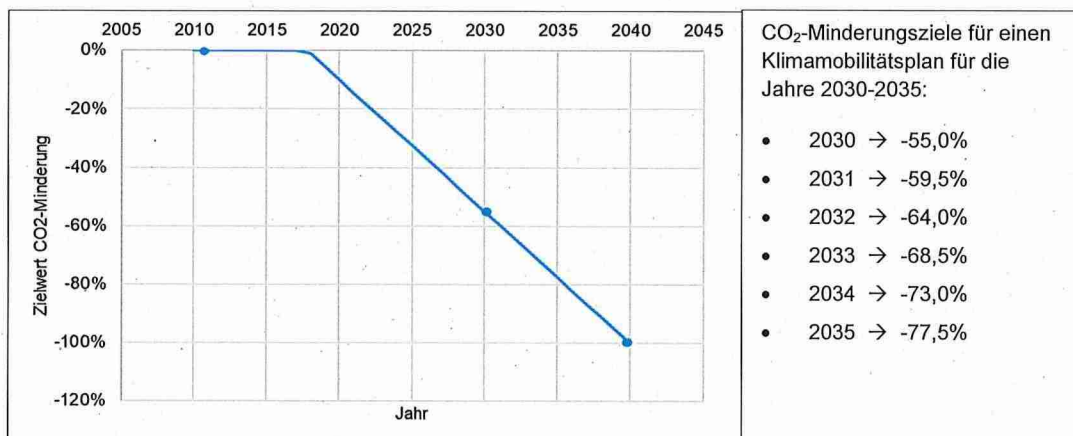
**Anlage
zur VwV-LGVFG
über Klimamobilitätspläne**

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 muss den Nachweis enthalten, dass mit den im Klimamobilitätsplan enthaltenen Vorhaben eine Minderung der CO₂-Emissionen im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Stand von 2010 erreicht wird. Optional kann statt dem Jahr 2030 auch eines der Jahre 2031 bis 2035 als Zieljahr des Klimamobilitätsplans gewählt werden. Wird als Zieljahr ein Jahr zwischen 2031 bis 2035 gewählt, muss das CO₂-Minderungsziel, das mit den im Klimamobilitätsplan enthaltenen Vorhaben erreicht werden muss, entsprechend Abbildung 1 angepasst werden.

Abbildung 1: CO₂-Minderungsziele für die Jahre 2030-2035



- Die Emissionsänderungen im MIV und ÖPNV müssen unter Verwendung eines multimodalen Verkehrsmodells gemäß dem „Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen“ (V 1.0, 19.09.2023) ermittelt und dokumentiert werden.

- Um den Beitrag der spezifischen CO₂-Emissionen pro Fahrzeugkilometer und die Preise der Nutzung fossiler Brennstoffe abzubilden, können Antragsteller hier eine förderliche Entwicklung annehmen. Dabei sind die Angaben im „Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen“ (V 1.0, 19.09.2023) zu beachten.
- Der Klimamobilitätsplan muss eine Umsetzungsplanung enthalten, das heißt Maßnahmen müssen mit konkreten Handlungsschritten, Zuständigkeiten, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzung und Finanzierungsmöglichkeiten formuliert werden.
- Der Klimamobilitätsplan muss einen mindestens 5-jährigen Evaluationszyklus zur Kontrolle der Umsetzung der Vorhaben des Klimamobilitätsplans (Prozesskontrolle) und der Zielerreichung (Ergebniskontrolle) sowie ein Vorgehen zur Nachjustierung des Klimamobilitätsplans enthalten.
- Der Klimamobilitätsplan muss die folgenden Indikatoren für das Monitoring des Klimamobilitätsplans entsprechend dessen Bilanzierungsrahmen vorsehen:
 - o die zurückgelegten Fahrzeugkilometer pro Tag (mindestens Pkw, LNF, SNF, L-Bus)
 - o den prozentualen Anteil der einzelnen Verkehrsmittel (mindestens MIV (Fahrende und Mitfahrende), ÖV, Rad- und Fußverkehr) an den zurückgelegten Personenkilometer pro Tag
 - o den prozentualen Anteil der einzelnen Verkehrsmittel (mindestens MIV (Fahrende u. Mitfahrende), ÖV, Rad- und Fußverkehr) an den zurückgelegten Wegen pro Person und Tag
 - o den prozentualen Anteil von Batterieelektrofahrzeugen (BEV) und von außen aufladbare Hybridfahrzeugen (PHEV) an den Pkw-Neuzulassungen
 - o die Anzahl an Pkw im Bestand differenziert nach Verbrenner, Batterieelektrofahrzeuge (BEV) und von außen aufladbare Hybridfahrzeuge (PHEV)
 - o die Anzahl an öffentlichen E-Ladestationen
 - o die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen (Tonnen pro Jahr)

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 im Rahmen der Pilotphase für Klimamobilitätspläne des Ministeriums für Verkehr aufgestellt wurden, sind die Anforderungen maßgeblich, die

bei Beginn des Aufstellungsverfahrens gegolten haben. Bei der nächsten Evaluation des Klimamobilitätsplans müssen die veränderten Anforderungen geprüft und berücksichtigt werden.

Weitere Empfehlungen zur Erstellung von Klimamobilitätsplänen:

- die Orientierung am verkehrlichen Verflechtungsraum sowie einer Mindesteinwohnerzahl von 50.000 zur Festlegung des Planungsgebiets
- die Erstellung des Planwerks auf Kreisebene oder von einem kommunalen Zusammenschluss
- die Beachtung der „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013) und der „Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP). Zweite Ausgabe“ der Europäischen Union (2019).
- die Beachtung des „Topic Guide. Sustainable Urban Logistics Planning (SULP)“ der Europäischen Union (2019) von den städtischen Knotenpunkten („urban nodes“) des Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) in Baden-Württemberg.
- die Erarbeitung der Pläne in zwei eng miteinander verzahnten Ebenen
 - o eine strategisch-konzeptionelle Ebene mit klar formulierten Leitbildern, Zielen, Analysen, Methoden, Szenarien, Strategien
 - o eine umsetzungsorientierte Maßnahmenebene (ganzheitliche Handlungs- und Maßnahmenkonzepte mit harten [infrastrukturellen] und weichen Maßnahmen)
- die Erarbeitung von restriktiven Maßnahmen bzw. push-pull-Kombinationen
- die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie zur Verbreitung der Inhalte der Klimamobilitätspläne und zum Erreichen eines breiten Konsenses für die Umsetzung der Maßnahmen
- die Beteiligung relevanter Verwaltungseinheiten, Verkehrsunternehmen, Interessengruppen, Verbände, und der Politik als Bestandteil der frühzeitigen und fortlaufenden Beteiligung der Öffentlichkeit
- die kontinuierliche Erfassung verkehrsplanerisch relevanter Daten
- Priorisierung der Maßnahmen (hohe Priorität für besonders klimafreundliche Maßnahmen)