



## Sitzungsvorlage 20/2021

Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss – öffentlich

am 23.06.2021 in Straubenhardt

---

### Tagesordnungspunkt 5 – zur Beschlussfassung

**Betreff: Erstellung eines regionalen Verkehrsmodells als Grundlage für Klimamobilitätspläne**

**Beschlussvorschlag:**

Die Geschäftsstelle des Regionalverbands wird beauftragt, Angebote zur Erstellung eines regionalen Verkehrsmodells einzuholen, welches zur Bewertung von Klimamobilitätsplänen nach § 7f Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG) geeignet ist.

**Begründung:**

Mit der jüngsten Novellierung des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg (KSG) hat der Landesgesetzgeber die rechtliche Grundlage für das neue Instrument des Klimamobilitätsplans (§ 7f KSG) geschaffen. In Klimamobilitätsplänen werden auf kommunaler Ebene konkrete Vorhaben im Mobilitätssektor zur dauerhaften und erheblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen festgelegt. Ziel ist es, eine 40-prozentige Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr bis 2030 zu erreichen.

Die Erstellung von Klimamobilitätsplänen kann mit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten (maximal 200.000,- €) gefördert werden. Für die Umsetzung von Vorhaben, die in Klimamobilitätsplänen gemäß § 4 Absatz 1 Sätze 2 und 3 des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) verankert sind, kommt eine erhöhte Förderquote von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten in Frage.

Nach Anlage 20 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) müssen Klimamobilitätspläne u.a. folgende Anforderungen für die Gewährung der Förderung mindestens erfüllen (vgl. auch Anlage 1):

- Nachweis über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent (Referenz: 2010 oder Folgejahre) durch die im Plan enthaltenen Maßnahmen
- Berechnung der Emissionsänderungen im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV analog zu bestehenden Bewertungsverfahren des Bundes sowie unter Verwendung eines Verkehrsmodells

Nach Einschätzung der Geschäftsstelle stellen diese beiden Punkte die entscheidenden Hürden bei der Aufstellung von Klimamobilitätsplänen dar. Insbesondere das Verkehrsmodell könnte angesichts verhältnismäßig hoher Kosten sowie einer entsprechend zu erwartenden Komplexität zu einer Bremse für Kommunen und Kreise auf dem Weg zu Klimamobilitätsplänen werden.

Die Geschäftsstelle hat deshalb die drei Landräte der Region und den Oberbürgermeister der Stadt Pforzheim kontaktiert und abgefragt, wie diese die Erstellung eines gemeinsamen regionsweiten Verkehrsmodells bewerten (vgl. Anlage 2). Mit einem solchen Modell, das die Anforderungen des Gesetzgebers erfüllt, könnte dann ein Einstieg in Klimamobilitätspläne erleichtert werden. Ein regionsweites Verkehrsmodell böte zudem den Vorteil, dass alle kreisangehörigen 69 Kommunen, die drei Landkreise und der Stadtkreis Pforzheim sowie die Verkehrsverbände der Region von einem solchen Modell profitieren können, die Kosten in Summe dafür aber schätzungsweise deutlich niedriger gehalten werden können als wenn mehrere Verkehrsmodelle auf Kreis- oder gar auf lokaler Ebene erarbeitet würden.

Die Stadt Pforzheim sowie der Enzkreis haben auf die Anfrage schriftlich geantwortet und ein regionsweites Verkehrsmodell grundsätzlich befürwortet (vgl. Anlagen 3 und 4). Auch die Landräte aus Calw und Freudenstadt haben in einer persönlichen Rückmeldung die Entwicklung eines gemeinsamen regionsweiten Verkehrsmodell positiv bewertet. Auf Nachfrage der Geschäftsstelle beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg wirkt sich ein gemeinsames Verkehrsmodell nicht förderschädlich auf Zuschüsse durch Landesmittel aus. Dort wurde der Ansatz einer regionalen Vorgehensweise äußerst positiv aufgenommen.

Unabhängig hiervon hat auch der Arbeitskreis Regionalplangesamtfortschreibung in einer seiner ersten Sitzungen das Für und Wider eines regionalen Verkehrsmodells diskutiert und die Erarbeitung eines solchen als grundsätzlich wünschenswert bezeichnet, dies aber auf unbestimmt verschoben, weil es für die Regionalplangesamtfortschreibung zu spät käme.

Die Idee eines regionalen Verkehrsmodells erhält vor dem Hintergrund des neuen Förderprogramms und dem Nutzen für die Kreise, die Städte und Gemeinden der Region nun neues Gewicht.

Nach Einholung entsprechender Angebote kann über das weitere Vorgehen in der Sitzung des Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschusses am 10. November 2021 entschieden werden.

Klaus Mack  
Verbandsvorsitzender

- Anlagen:**
- 1) Anlage 20 zur VwV-LGVFG über Klimamobilitätspläne
  - 2) Schreiben der Geschäftsstelle vom 17.02.2021
  - 3) Schreiben von LR Rosenau, Enzkreis, vom 11.03.2021
  - 4) Schreiben von OB Boch, Pforzheim, vom 22.03.2021

**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:

- Nachweis, dass mit den im Klimamobilitätsplan enthaltenen Vorhaben eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Stand von 2010 oder einem der Folgejahre (bis zum Jahr der Erstellung des Klimamobilitätsplans) erreicht wird.
- Die Emissionsänderungen im MIV und ÖPNV müssen analog den bestehenden Bewertungsverfahren des Bundes (Standardisierte Bewertung, BVWP) unter Verwendung eines Verkehrsmodells ermittelt werden.
- Um den Beitrag der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Fahrzeugkilometer und die Preise der Nutzung fossiler Brennstoffe abzubilden, können Antragsteller hier eine förderliche Entwicklung annehmen. Maximal darf dabei ein CO<sub>2</sub>-Preis von bis zu 450 Euro pro Tonne für das Jahr 2030 in die Betriebskosten eingerechnet werden. Die durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Flottenemission im Jahr 2030 darf maximal bis auf folgende Werte abgesenkt werden:
  - 134 g CO<sub>2</sub>/km für Pkw
  - 327 g CO<sub>2</sub>/km für leichte Nutzfahrzeuge
  - 629 g CO<sub>2</sub>/km für schwere Nutzfahrzeuge
- Weitere klimaschutzbezogene Annahmen sind nachvollziehbar zu dokumentieren.

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

Antragsteller eines Vorhabens, die nach § 4 Abs. 1 Satz 2 LGVFG einen erhöhten Fördersatz aufgrund des Nachweises mittels Klimamobilitätsplans erhalten, sind für

die Umsetzung sämtlicher Vorhaben im eigenen Zuständigkeitsbereich verantwortlich.

#### Weitere Empfehlungen zur Erstellung von Klimamobilitätsplänen:

- die Beachtung der „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013), der „Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan“ der Europäischen Union (2014) sowie des „Hinweisblatt(s) für strategische Förderschwerpunkte“ im Rahmen der Kommunalrichtlinie des BMU (2018)
- 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 Formulierung konkreter Maßnahmen mit Handlungsschritten, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzung, Finanzierungsmöglichkeiten, Angabe zur Energie- und Treibhausgaseinsparung
- 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, Politik und Öffentlichkeit
- der Zusammenschluss von Kommunen (u.a. zur Analyse von Quell- und Zielverkehr und Erarbeitung entsprechender Maßnahmen)
- die kontinuierliche Erfassung verkehrsplanerisch relevanter Daten
- die Evaluation der Wirkung von Maßnahmen (Erfolgskontrollen), regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung durch die Maßnahmen, Abgleich mit der Energie- und Treibhausgasbilanz und gegebenenfalls Nachjustierung
- Priorisierung der Maßnahmen (hohe Priorität für besonders klimafreundliche Maßnahmen)



RV Nordschwarzwald | Westl.Karl-Friedr.Str.29-31 | 75172 Pforzheim

## Klimaschutzgesetz und Klimamobilitätspläne

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Boch,  
Sehr geehrter Herr Landrat Riegger,  
Sehr geehrter Herr Landrat Rosenau,  
Sehr geehrter Herr Landrat Rückert,

mit § 7 f des erweiterten [Klimaschutzgesetzes](#) wird die rechtliche Grundlage für das neue Instrument des Klimamobilitätsplans geschaffen. In Klimamobilitätsplänen werden auf kommunaler Ebene konkrete Vorhaben im Mobilitätssektor zur dauerhaften und erheblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen festgelegt. Ziel ist es, eine 40-prozentige Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr bis 2030 zu erreichen.

Die Erstellung von Klimamobilitätsplänen kann mit bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten (maximal 200.000 €) gefördert werden. Für die Umsetzung von Vorhaben, die in Klimamobilitätsplänen gemäß [§ 4 Absatz 1 Satz 2 und 3 des LGVFG](#) verankert sind, kommt eine erhöhte Förderquote von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten in Frage.

Nach [Anlage 20 VwV-LGVFG](#) sind die wichtigsten Anforderungen:

- Nachweis über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent (Referenz: 2010 oder Folgejahre) durch die im Plan enthaltenen Maßnahmen
- Berechnung der Emissionsänderungen im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV analog zu bestehenden Bewertungsverfahren des Bundes sowie unter Verwendung eines Verkehrsmodells

Nach unserer Einschätzung stellen diese beiden Punkte die entscheidende Hürde bei der Aufstellung von Klimamobilitätsplänen dar. Aus diesem Grund regen wir an, ein zur Aufstellung von Klimamobilitätsplänen geeignetes Verkehrsmodell nicht in drei Landkreisen und dem Stadtkreis jeweils separat, sondern in der Region zu entwickeln. Die Idee eines regionalen Verkehrsmodells wurde in unserer Region bereits andiskutiert, jedoch erhält dieses vor

Der Verbandsdirektor

Regionalverband  
Nordschwarzwald  
Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

Datum:  
17.02.2021

Unser Zeichen:  
Pro

Ihr Schreiben/Ihre E-Mail vom:

Ihr Zeichen:

Bearbeiter/in:

sekretariat@rvnsw.de  
07231-14784-0

Anschrift:  
Westliche Karl-Friedrich-  
Straße 29-31  
D-75172 Pforzheim

Telefon:  
+49-7231-14784-0

Telefax:  
+49-7231-14784-11

Homepage:  
www.rvnsw.de

Verbandsvorsitzender  
Bürgermeister Klaus Mack

Verbandsdirektor  
Dr. Matthias Proske

dem Hintergrund des neuen Förderprogramms und dem Nutzen für die Gemeinden unserer Region ein neues Gewicht.

Wir bitten Sie um eine Einschätzung zu unserer Anregung und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Matthias Proske  
Verbandsdirektor

Der Landrat

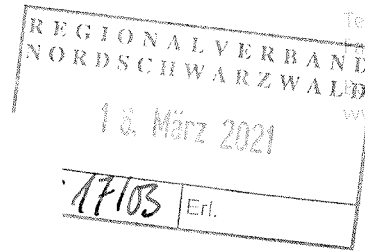


Enzkreis

Landratsamt Enzkreis  
Zähringerallee 3  
75177 Pforzheim

Tel. +49 7231 308-2000  
+49 7231 308-9456

E-Mail: [Stefan.Rosenau@enzkreis.de](mailto:Stefan.Rosenau@enzkreis.de)  
[www.enzkreis.de](http://www.enzkreis.de)



Herrn Verbandsdirektor  
Dr. Matthias Proske  
Regionalverband Nordschwarzwald  
Westl. Karl-Friedrich-Str. 29-31  
75172 Pforzheim

11.03.2021

## Klimaschutzgesetz und Klimamobilitätspläne

### - Ihr Schreiben vom 17.02.2021

Sehr geehrter Herr Verbandsdirektor,

*Erster Matthias*

Ihre Initiative, das durch das neue Klimaschutzgesetz geschaffene Instrument der Klimamobilitätspläne in der Region Nordschwarzwald voranzubringen, ist aus Sicht des Enzkreises grundsätzlich zu begrüßen. Die genannten planerischen Instrumente können den Einstieg für die Kommunen in eine klimafreundliche Verkehrsplanung erleichtern und somit die Verkehrswende aktiv voran bringen.

Mit der Beteiligung an einem regionsweiten Verkehrsmodell würde für die Städte und Gemeinden im Enzkreis wie auch für die Kommunen in der Region einen niederschweligen Anreiz, selbst tätig zu werden, beispielsweise über die Erstellung von Klimamobilitätsplänen. Zudem erhielten vor allem kleinere Gemeinden, für die dieser Schritt weniger zielführend ist, weil sie in der Regel nicht über ausreichende personelle oder finanzielle Ressourcen verfügen, ebenfalls eine fundierte Grundlage für ihre künftige Verkehrsplanung und -entwicklung. Ein weiterer Vorteil eines regionalen Verkehrsmodells besteht in der großräumigen Abbildung der Verkehrsflüsse von MIV und ÖPNV, über Gemeinde- und Kreisgrenzen hinweg und Verkehrsverbünde hinaus.

Dem Vorhaben stehen wir positiv gegenüber. In Verbindung mit dem Förderprogramm „qualifizierte Fachkonzepte“ ergeben sich noch einige offene Fragen für uns:

- Könnte bereits für die Erarbeitung eines regionalen Verkehrsmodells die Förderung „qualifizierte Fachkonzepte“ in Anspruch genommen werden? Auch ohne, dass ein regionaler KMP erstellt wird?
- Sollte dies der Fall sein: Würde sich das nicht förderschädlich auswirken für die Städte und Gemeinden, die einen KMP fördern lassen möchten? Kann auch der RV als Antragssteller auftreten (im Sinne eines kommunalen Zusammenschlusses)?
- Wenn das Verkehrsmodell, so verstehen wir es, nicht durch dieses Förderprogramm abgedeckt werden kann: Gibt es andere Programme, die genutzt werden können für die Entwicklung eines Verkehrsmodells? Wäre beispielweise eine Förderung über die Kommunalrichtlinie der NKI, Förderschwerpunkt 2.7 "Klimaschutzkonzepte und Klimaschutzmanagement" mit dem Regionalverband als Antragssteller möglich?
- Wie hoch würden voraussichtlich die Kosten für ein Verkehrsmodell ausfallen? Und inwieweit wäre der Landkreis in die Erstellung eines Verkehrsmodells (personell / zeitlich / finanziell) involviert?

Ich bin davon überzeugt, dass diese und andere Fragen im Dialog der interessierten Kommunen in der Region geklärt werden können. Gerne gehen wir mit dem Regionalverband als Koordinator, mit den Kollegen aus der Region in Austausch und bedanken uns für die Initiative zu diesem wichtigen Thema. Die Stabsstelle für Klimaschutz und Kreisentwicklung sowie das Amt für Nachhaltige Mobilität stehen dafür als Ansprechpartner gerne zur Verfügung. Dies gilt auch für den bei der Stabsstelle organisatorisch angesiedelten Mobilitätsberater im Projekt KlimaMobil des NVBW, Herrn Wetzke, der seinerseits gerne bereit ist, in Richtung des Verkehrsministeriums diese Initiative zu unterstützen.

Freundliche Grüße

Bastian Rosenau



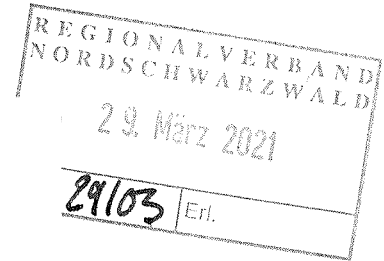
Stadt Pforzheim  
Oberbürgermeister



Peter Boch

Stadt Pforzheim, Marktplatz 1, 75175 Pforzheim

Regionalverband Nordschwarzwald  
Herrn Verbandsdirektor Dr. Matthias Proske  
Westliche Karl-Friedrich-Str. 29-31  
75172 Pforzheim



I. BA Z.K.  
II. WA Z.W.V.

Datum  
22.03.2021

### Klimaschutzgesetz und Klimamobilitätspläne Ihr Schreiben vom 17.02.2021

Sehr geehrter Herr Dr. Proske, *Lieber Matthias,*

vielen Dank für das Schreiben vom 17.02.2021 mit der Anregung für ein regionales Verkehrsmodell als Grundlage für Klimamobilitätspläne. Der gemeinsame regionale Ansatz ist besonders reizvoll.

Da uns die Bedeutung von Klimamobilitätsplänen bewusst ist, hatten wir uns im Herbst 2020 für die Teilnahme am Pilotprojekt zur modellhaften Erstellung eines Klimamobilitätsplans beworben. Leider wurden wir nicht in den Teilnehmerkreis aufgenommen.

Nun warten wir gespannt auf die Ergebnisse dieses Pilotprojektes, welche Parameter, Daten und Einstellungen in ein Verkehrsmodell eingearbeitet werden, um die klimarelevanten Auswirkungen einzelner Maßnahmen bzw. eines Maßnahmenkonzeptes abzubilden.

Diese Einarbeitung wollen wir nach Möglichkeit im Rahmen des aktuell in Evaluation und Fortschreibung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans in unserem 2016 erstellten multimodalen Verkehrsmodell vornehmen, welches auch das Umland in der für uns relevanten Schärfe abbildet.

Auf Grund des vorhandenen Verkehrsmodells sehen wir derzeit für Pforzheim keine Erfordernis, ein neues Modell für den Stadtkreis zu erarbeiten. Gerne unterstützen wir ein regionales Modell und stellen unser Verkehrsmodell gerne zur Verfügung, damit es als Teil des Ganzen eingearbeitet werden kann.

In Abhängigkeit der sich ergebenden Zeitläufe könnte die Überarbeitung hin zu einem Klimamobilitätsmodell gegebenenfalls anschließend gemeinsam erfolgen. Ob ein solches regionales Klimamobilitätsmodell jedoch den Anforderungen genügt und die gewünschten messbaren Wirkungen auch für Teilbereiche (einzelne Land- oder Stadtkreise) darstellen kann, können wir aktuell nicht beurteilen. Das wäre eine Fragestellung, die im Zuge der Erarbeitung sicher beantwortet werden kann.

Oberbürgermeister  
Peter Boch

T: +49 (0) 7231 39-2301  
F: +49 (0) 7231 39-1560

peter.boch@pforzheim.de  
www.pforzheim.de

Wir schlagen vor, dass der Regionalverband die Erstellung eines Verkehrsmodells vorantreibt, wobei wir unsere Unterstützung wie oben bereits geschildert zusichern. Für weiterführende Gespräche stehen wir natürlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Boch