

Stuttgart, 11.04.2024

## Klimamobilitätsplan Stuttgart

### Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	23.04.2024
Ausschuss für Klima und Umwelt	Vorberatung	öffentlich	26.04.2024
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Vorberatung	öffentlich	14.05.2024
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	15.05.2024
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	16.05.2024

### Beschlussantrag

1. Der von der Verwaltung erarbeitete Klimamobilitätsplan Stuttgart (Anlage 1) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Anerkennung des Klimamobilitätsplans Stuttgart (Anlage 1) für den Klimabonus beim Land Baden-Württemberg zu beantragen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Realisierung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans Stuttgart (Anlage 1) entsprechend der Maßnahmensteckbriefe und der Umsetzungsplanung vorzubereiten und dem Gemeinderat zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Klimawirkung der Maßnahmen entsprechend dem festgelegten Monitoring regelmäßig auszuwerten und die Umsetzungsplanung entsprechend fortzuschreiben. Dem Gemeinderat wird dazu im Rahmen der Gesamtberichterstattung zur Umsetzung des Klimamobilitätsplans regelmäßig berichtet.

Die Bewirtschaftung der Mittel erfolgt bis zur Genehmigung des Haushalts durch das Regierungspräsidium gemäß den Vorgaben zur vorläufigen Haushaltsführung.

## **Begründung**

### **Ausgangslage**

Mit dem „Gesetz zur Weiterentwicklung des Klimaschutzes in Baden-Württemberg“ hat der Landtag von Baden-Württemberg am 14. Oktober 2020 das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW) geändert. Diese Änderungen traten am 24. Oktober 2020 in Kraft. In § 7f des neuen KSG BW wird erstmals der Klimamobilitätsplan (KMP) als ein neues Instrument des Klimaschutzes beschrieben. Auf der Grundlage einer modellbasierten, ganzheitlichen Betrachtung sollen darin Maßnahmen entwickelt werden, die zu einer dauerhaften und erheblichen Minderung von Treibhausgasen im Verkehrsbereich führen.

Das Instrument KMP richtet sich insbesondere an Stadt- und Landkreise sowie an Zusammenschlüsse von Städten mit ihren umliegenden Kommunen. Den Kommunen wird in dem Gesetz allerdings keine Verpflichtung auferlegt, einen KMP zu erstellen.

Das geänderte KSG BW ist gleichwohl von erheblicher Bedeutung für die Landeshauptstadt Stuttgart, weil der KMP die Möglichkeit eröffnet, einen „Klimabonus“ nach § 4 Abs. 1 des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) zu erhalten und damit eine höhere Förderquote für im KMP enthaltene Projekte im Verkehrsbereich zu erhalten.

Nach der „Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ kann der regelmäßige Fördersatz von 50 % Landeszuwendung für Infrastrukturmaßnahmen unter Verwendung des „Klimabonus“ auf bis zu 75 % erhöht werden. Dies kann bei großen und kostenintensiven Vorhaben einen Bonus von mehreren Millionen Euro ausmachen. Voraussetzung für den höheren Fördersatz ist, dass das Vorhaben „einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen“ leistet. Dies kann entweder durch einen KMP oder eine aufwändige Einzelberechnung der Wirkungen für jedes Vorhaben nachgewiesen werden. Angesichts der Erwartung einer durchaus erheblichen Zahl möglicher Förderprojekte in der Landeshauptstadt ist der Weg über die Erstellung eines KMP für die Stadt Stuttgart deshalb zielführender und sicherer.

Da es für die Erstellung eines KMP bislang keinerlei Erfahrungen gab, hat das Verkehrsministerium angeboten, die Erstellung eines solchen Plans mit Fördermitteln zu unterstützen. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich dazu erfolgreich als Modellkommune beworben und eine Zuwendung in Höhe von 289.112,88 Euro erhalten. Dieser Zuschuss entspricht 80 % der förderfähigen Gesamtkosten des erstellten KMP.

### **Verfahren**

Die Koordination der Erstellung des KMP erfolgte durch das Grundsatzreferat Klimaschutz, Mobilität und Wohnen (S/OB) in enger Abstimmung mit der AG Mobilität, in der alle zu beteiligenden städtischen Ämter und die SSB vertreten sind.

Für die Methodik und die Modellierung der Maßnahmen auf der Basis des vorhandenen Verkehrsmodells wurde die Firma PTV beauftragt, für die Bürgerbeteiligung (siehe Anlage 2) die Firma ifok. Weitere und detaillierte Informationen zur Arbeitsweise, zur Methodik, zur Modellierung der Klimawirkung, zu den Maßnahmen, den Kosten für die Umsetzung, die Bürgerbeteiligung und das Monitoring können dem KMP (Anlage 1) entnommen werden.

### **Zielvorgabe und Ergebnis**

Da es in Bezug auf die Annahmen zur weiteren Zunahme (Hochlauf) der Elektromobilität unterschiedliche Bewertungen des Verkehrsministeriums und der Landeshauptstadt Stuttgart gab, werden im vorliegenden KMP zwei Szenarien dargestellt: Eines auf der Basis der Annahmen des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (Szenario VM) und eines auf der Basis der städtischen Annahmen (Szenario LHS). Weitere Informationen zu den Szenarien sind in Kapitel 2 des KMP enthalten.

Die Berechnungen von PTV haben auf der Grundlage des vorliegenden Verkehrsmodells der Region Stuttgart ergeben, dass die Gesamtheit der im KMP beschriebenen Maßnahmen im Zusammenspiel mit verschiedenen Entwicklungen, auf europäischer, Bundes- und Landesebene im Vergleich zu 2010 bis 2030 eine **Reduktion der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Stuttgart um insgesamt 42,1 % (Szenario VM) und 45,7 % (Szenario LHS) bewirken kann.**

Die Im Förderbescheid des Landes vorgegebene Reduktion der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Stuttgart um mindestens 40 % (Betrachtungszeitraum 2010 – 2030) ist damit erfüllt. **Dieser Zielwert kann allerdings nur erreicht werden, wenn alle Maßnahmen umgesetzt werden.** Das liegt auch daran, dass viele der Maßnahmen miteinander verwoben sind und nicht isoliert angegangen werden können bzw. eine deutlich geringere Wirkung entfalten.

### **Weiteres Vorgehen**

Der vorliegende KMP wird nach dem beantragten Beschluss unverzüglich dem Verkehrsministerium zur Prüfung und Freigabe vorgelegt. Wenn diese vorliegt, wird angestrebt, auf der Grundlage des genehmigten KMP den höheren Fördersatz von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten für zukünftige Maßnahmen zu erhalten. Gleichzeitig wird mit der Umsetzung des KMP unverzüglich begonnen, soweit dafür Mittel im aktuellen Doppelhaushalt bereits enthalten sind.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Realisierung der Maßnahmen des KMP entsprechend dessen Umsetzungsplanung setzt die zeitgerechte Bereitstellung dafür notwendiger Finanzmittel und Personalressourcen voraus. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen erfolgt daher ausdrücklich vorbehaltlich der notwendigen Mittel- und Personalbereitstellung im jeweiligen Doppelhaushalt sowie der mittelfristigen Finanzplanung und, soweit Beteiligungsunternehmen der LHS betroffen sind, vorbehaltlich der Mittelbereitstellung in deren Wirtschaftsplanung. Die Bewirtschaftung der Mittel erfolgt bis zur Genehmigung des Haushalts durch das Regierungspräsidium gemäß den Vorgaben zur vorläufigen Haushaltsführung.

**Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

**Vorliegende Anfragen/Anträge:**

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Dr. Frank Nopper

Anlagen

Klimamobilitätsplan

<Anlagen>