

## **Anlage 20** **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)