

Anmerkungen VEP-Entwurf (Leistungsverzeichnis) 11_2022

Der Expertenrat für Klimafragen stellt in seinem aktuellen Zweijahresgutachten 2022 vom 4.11.22 fest:

"Während der langfristige Trend (abgeleitet auf Basis der Entwicklung von 2000 bis 2021) in allen Sektoren auf sinkende Emissionen bis zum Jahr 2030 hinweist, zeigen sich bei Industrie und Verkehr in der Trendfortschreibung der Entwicklung der letzten Jahre vor der Covid-19-Pandemie (2010 bis 2019) ansteigende Emissionen. Generell reichen die bisherigen Emissions-Reduktionsraten bei weitem nicht aus, um die Klimaschutzziele für das Jahr 2030 zu erreichen – weder in der Summe noch in den einzelnen Sektoren. Bei den Gesamtemissionen müsste sich die durchschnittliche Minderungsmenge pro Jahr im Zeitraum von 2022 bis 2030 im Vergleich zur historischen Entwicklung im Zeitraum von 2011 bis 2021 mehr als verdoppeln. Im Industriesektor wäre etwa eine 10-fache und beim Verkehr sogar eine 14-fache Erhöhung der durchschnittlichen Minderungsmenge pro Jahr notwendig." (ERK (2022): Zweijahresgutachten 2022. Gutachten zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen, Trends der Jahresemissionsmengen und zur Wirksamkeit von Maßnahmen (gemäß § 12 Abs. 4 Bundes-Klimaschutzgesetz). Hg. v. Expertenrat für Klimafragen (ERK). Online verfügbar unter: <https://www.expertenrat-klima.de>, S. 13)

Anmerkungen zu den einzelnen Bereichen:

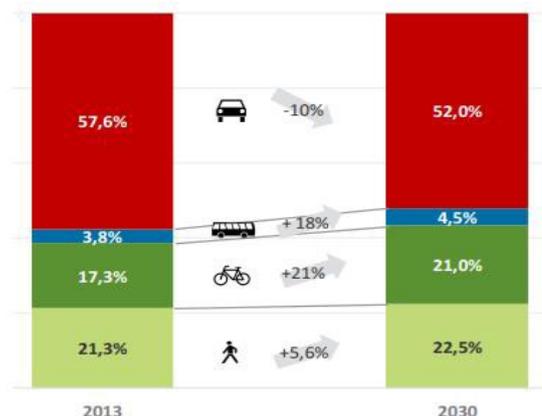
Motorisierter Individualverkehr:

- o Notwendiger KFZ-Verkehr soll stadt- und raumverträglich organisiert sein

Was heißt das genau? Was bedeutet "notwendig"?

- o Der Anteil des MIV am Modal Split soll minimiert werden

Betrachtet man hierzu das Klimaschutzteilkonzept Mobilität für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg von 2016, so wird deutlich, dass der dargestellte Ziel-Modal-Split nicht aussagekräftig ist und ggf. auch keine CO₂-Reduktion bewirkt. Wie die Abb. 7-1 unten zeigt, betrug der Anteil der FußgängerInnen und RadfahrerInnen an den zurückgelegten Wegen deutschlandweit 2017 22% bzw. 11%.



An der Verkehrsleistung, die für die THG-Emissionen entscheidend ist, aber nur jeweils 3%. Die zu Fuß und mit Rad zurückgelegten Wege sind im Vergleich mit dem Auto sehr kurz.

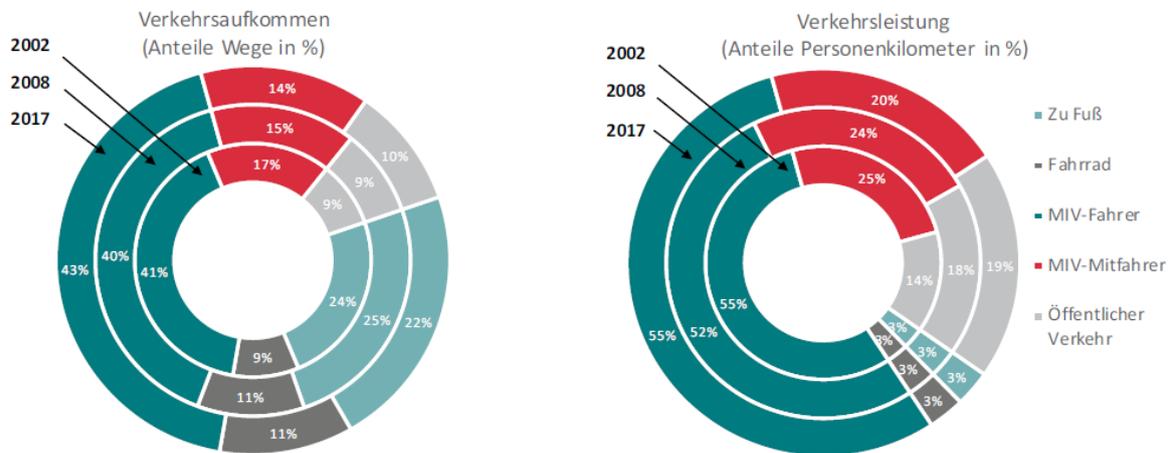


Abbildung 7-1 Modal Split des Personenverkehrs in Deutschland: Verkehrsaufkommen (Wege) und Verkehrsaufwand (Personenkilometer) im zeitlichen Vergleich

(aus: Wuppertal-Institut: CO2-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze, Wuppertal 2020, S. 75)

Daher muss eine deutliche Reduktion (ca. 50%) der Verkehrsleistung des MIV (in Pkm) gefordert werden.

- o Der ruhende Verkehr soll optimiert werden

Dies könnte so ausgelegt werden, dass jedes in die Stadt fahrende Fahrzeug ohne Probleme jederzeit ausreichende Parkmöglichkeiten vorfinden soll.

- o Es sollen Anreize und Angebote zum Umstieg auf andere umweltfreundlichere Verkehrsarten geschaffen werden

Nur sogenannte "Pull"-Maßnahmen werden nicht ausreichen.

Das [Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung \(ISI\)](#) schreibt dazu:

"Die Kommunalpolitik konzentriert sich meist auf die sogenannten »Pull«-Maßnahmen, mit denen Menschen zur Nutzung bestimmter Angebote durch deren Verbesserung bewegt werden sollen. »Push«-Maßnahmen, die den Autoverkehr unattraktiv machen, werden dagegen selten geplant.

Forschungen haben gezeigt, dass eine Angebotsausweitung des Öffentlichen Verkehrs nicht automatisch zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs führt. Deshalb ist nur eine Kombination von Push- und Pull-

Maßnahmen zielführend.

Die Pull-Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltverbunds werden hier nicht erläutert, weil sie weitgehend bekannt sind. Für die Push-Maßnahmen hat sich das Parkraum-Management als effizienteste Maßnahme erwiesen: In Wien trug es beispielsweise zu einer massiven Steigerung des Öffentlichen Verkehrs bei. Eine jährliche Verringerung der Stellplätze in der Innenstadt Kopenhagens um 3% führte zu einer massiven Steigerung des Radverkehrs. Der Wegfall von Fahrspuren des Motorisierten Individualverkehrs durch Umwidmung für den Umweltverbund hat ebenso positive Effekte."

(<https://www.isi.fraunhofer.de/de/blog/2021/klimamobilitaetsplaene/anhang1.html>)

Auch in den Leitsätzen des BVerfG zum Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021 wird deutlich, dass ein einseitiger Verzicht auf "Verbots"-Maßnahmen nicht zulässig ist:

"2.2.1: Art. 20a GG genießt keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen, sondern ist im Konfliktfall in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen. Dabei nimmt das relative Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu."

(https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html)

Diese Leitsätze betreffen formal betrachtet zwar nur das Klimaschutzgesetz des Bundes, aber dies besagt ganz deutlich in Abschnitt 5:

"Vorbildfunktion der öffentlichen Hand

§ 13 Berücksichtigungsgebot

(1) Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Die Kompetenzen der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, das Berücksichtigungsgebot innerhalb ihrer jeweiligen Verantwortungsbereiche auszugestalten, bleiben unberührt."

(<http://www.gesetze-im-internet.de/ksg/KSG.pdf>)