

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 215/2021/IV

Datum:
11.10.2021

Federführung:
Dezernat III, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Beteiligung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Untersuchung der Kohlenstoffdioxid-
Reduktionspotentiale der Mobilitätsmaßnahmen des
Klimaschutz-Aktionsplans**

Informationsvorlage

Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 19. März 2024

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	20.10.2021	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	12.06.2024	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität nimmt die Informationen zu der Untersuchung der CO₂-Reduktionspotentiale der Mobilitätsmaßnahmen zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• In Abhängigkeit von der Umsetzung	
Einnahmen:	
• Keine, Ausnahme Maßnahme Kraftfahrzeug-Abgabe	
Finanzierung:	
• die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit der bei den zuständigen Ämtern zur Verfügung stehenden Mittel	
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

In der Untersuchung werden die Wirkungen der Mobilitätsmaßnahmen des Klimaschutz-Aktionsplans beschrieben, die CO₂-Minderungspotentiale der Maßnahmen berechnet sowie die Kosten und die Kosteneffizienz (Kosten pro eingesparter Tonne CO₂) abgeschätzt. Da einzelne Handlungselemente in mehreren Maßnahmen oder Maßnahmenszenarien enthalten sind und einzelne Maßnahmen sich gegenseitig ausschließen (Beispiel Nulltarif im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und 365,- €-Ticket), können die berechneten CO₂-Minderungspotentiale nicht von allen Maßnahmen addiert werden.

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 20.10.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 20.10.2021

1.1 Untersuchung der CO₂-Reduktionspotentiale der Mobilitätsmaßnahmen des Klimaschutz-Aktionsplans

Informationsvorlage 0215/2021/IV

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain eröffnet den Tagesordnungspunkt und übergibt das Wort an Herrn Teufel, Leiter des Umwelt- und Prognose Instituts Heidelberg e.V. (UPI), der in seinem Vortrag das als Anlage 01 zur Drucksache 0215/2021/IV versendete Gutachten erläutert.

Bei der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Kiziltas, Herr Brauneisen als Vertreter des Beirats von Menschen mit Behinderungen, Stadträtin Dr. Meißner, Stadtrat Bartsch, Stadtrat Föhr, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Pfeiffer, Stadträtin Dr. Röper, Stadtrat Kutsch, Stadtrat Wetzl

Folgende Punkte und Fragen werden angesprochen:

- Wenn eine Nahverkehrsabgabe eingeführt werden würde, müsste diese mit einem kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verbunden sein.
- Bei Einführung eines Bürgertickets sei der ÖPNV kostenlos, während man bei einer Kraftfahrzeughalter- oder Kraftfahrzeugnutzerabgabe für das Ticket zahlen müsse.
- Die Einführung eines kostenlosen ÖPNV würde weder verkehrspolitisch noch klimatechnisch große Effekte bringen, wäre aber mit immensen Kosten verbunden. Man brauche eine Kombination aus verschiedenen Maßnahmen und müsse den motorisierten Individualverkehr (MIV) überall miteinbeziehen, weil vorwiegend von diesem Kohlendioxid (CO₂) ausgestoßen werde.
- Bei den Radschnellwegen sei ein positiver Effekt erkennbar. Hier seien die Kosten je eingesparter Tonne CO₂ relativ gering. Die Radverkehrsmaßnahmen sollen unbedingt zeitnah weitergeführt werden.
- Ist mit dem Ausbau des ÖPNV eine Erweiterung des Gleisnetzes geplant? Auch die Taktung der bestehenden ÖPNV-Linien müsse optimiert werden.
- Der wichtigste Aspekt sei, mit der Umsetzung der Maßnahmen zügig zu beginnen. Eines der wichtigsten Projekte im Baubereich sei hier die Trasse ins Neuenheimer Feld.

- Grundsätzlich sollten die Maßnahmen, die man schnell umsetzen könne und die eine hohe Wirksamkeit haben (wie zum Beispiel die Erhöhung der Parkgebühren, die stärkere Bewertung beziehungsweise Verbilligung des Jobtickets, kostenloser ÖPNV am Wochenende) sofort begonnen werden. Zusätzlich solle sich die Stadt Heidelberg gemeinsam mit Mannheim und dem Rhein-Neckar-Kreis beim Land Baden-Württemberg als Modellregion für die Einführung eines Mobilitätspasses/einer Nahverkehrsabgabe bewerben.
- Laut Beschluss vom 20.09.2020 soll die Stadt Heidelberg ein Bürgerticket, eine Nahverkehrsabgabe, eine Straßennutzungsgebühr oder das französische Modell verseniment transport etablieren.
- Der Anteil des Verkehrs an der Summe der Einsparmaßnahmen falle angesichts der Tatsache, dass der Verkehr für 30 Prozent der Gesamtemissionen in Heidelberg verantwortlich sei, sehr niedrig aus.
- Die Liste der Sofortmaßnahmen in Bezug auf das Neuenheimer Feld solle im Hinblick auf den Stand der Umsetzung geprüft werden. Die Universität solle mehr in die Pflicht genommen werden. Gleichzeitig müssen für das Neuenheimer Feld dort, wo leistungsfähige Schienenstränge sind, Park und Ride-Parkplätze geschaffen werden.
- Wird die Erhebung von Abgaben das Autofahren so verteuert, dass zum Beispiel arme Menschen sich kein Auto mehr leisten können oder Familien ihr Zweitauto abschaffen müssen?
- Es gebe erhebliche Kritik von städtischen Gesellschaften und aus der Verwaltung, dass die im Gutachten genannten Zahlen keiner wissenschaftlichen Betrachtung standhalten würden und dass die Änderungswünsche der Verwaltung größtenteils nicht eingearbeitet wurden.
- Der Effekt der „Binnenmaßnahmen“ in Heidelberg sei extrem gering.
- Wie hoch sind die erzielten Einnahmen, die für den ÖPNV-Ausbau verwendet werden könnten?
- Die großen Einsparpotentiale liegen in der Verbindung mit dem Umland. Das ÖPNV-Angebot müsse für die ganze Region attraktiver werden.
- Die Effekte bei der Abschaffung eines Zweitwagens seien ungleich geringer, als bei der Abschaffung eines Erstwagens.
- Was musste im Gutachten konkret nachgebessert werden?
- Letztlich könne jetzt nur gehofft werden, dass der VRN bei seiner Bewerbung Erfolg habe.
- Die Maßnahmen müssen zeitnah umgesetzt werden. Die Forderung nach neuen Konzepten sei deshalb kontraproduktiv. Das vorgelegte Modell sei in hohem Maße hilfreich. Bei den weiteren Überlegungen müsse darauf zurückgegriffen werden.
- Unabhängig vom Antrag des VRN sei es erforderlich, vom Land Baden-Württemberg zu fordern, das Gesetzgebungsverfahren für die Erhebung von Nahverkehrsabgaben unverzüglich auf den Weg zu bringen, so wie es im September 2020 vom Gemeinderat beschlossen worden sei.

- Zusätzlich müsse das Gespräch mit den Umlandgemeinden gesucht werden, um dort quellennahe Park & Ride-Parkplätze einrichten zu können.
- Der Punkt 27 des Klimaschutz-Aktionsplans habe zentrale Bedeutung. Liegt das darin geforderte CO₂-Gutachten für den Verkehr im Rhein-Neckar-Kreis vor?
- Auch die Umsetzung des Punktes 29 des Klimaschutz-Aktionsplans sei von essentieller Bedeutung. Darin werde gefordert, eine Prognose abzugeben, wie viel CO₂-Reduktion die einzelnen Maßnahmen verursachen werden. Außerdem sollte ein Indikatoren-Set für alle umgesetzten Klimaschutzmaßnahmen erstellt werden, um deren Effektivität zu zeigen. Wie soll diese Maßnahme umgesetzt werden?
- Wie ist die Haltung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH zum kostenlosen ÖPNV-Ticket am Wochenende und an allen Tagen?
- Es sei sinnvoll, sich von dem 30-Punkte-Plan zu lösen, da dieser nicht ausreichend sei, um die ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen. Man könne durchaus über Maßnahmen, die über den Klimaschutz-Aktionsplan hinausgehen, diskutieren und sollte externe Gutachter einbinden, die weitergehende Vorschläge mit hoher Wirkung erarbeiten.

Herr Teufel merkt an, dass es in Heidelberg einen sehr hohen Anteil an Fuß- und Fahrradverkehr gebe. Bei Städten mit einem hohen Anteil an Fuß- und Fahrradverkehr würde bei einem Nulltarif auch ein vergleichsweise hoher Anteil an Fuß- und Fahrradverkehr verlangt werden. Die Einführung eines Bürgertickets wäre somit aus seiner Sicht für Heidelberg nicht empfehlenswert. Bei Städten mit einem hohen Anteil von Autoverkehr sehe die Bilanz anders aus. Würde man eine Kraftfahrzeughalter- oder Kraftfahrzeugnutzerabgabe einführen würde man Einnahmen in einer Größenordnung von fünfzig Millionen Euro und mehr erzielen. Ein Teil des Geldes könne dazu verwendet werden, dass diejenigen, die die Abgabe zahlen, sich ein verbilligtes ÖPNV-Ticket kaufen können. Diese Kombination habe den größten Effekt, da mit dem übrigen Geld Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV finanziert werden könnten. Zudem sei dies auch sozialverträglichsten und biete einen Anreiz, auf den ÖPNV umzusteigen.

Der Ausbau des Gleisnetzes sei langfristig geplant. Mit Hilfe einer Nahverkehrsabgabe könne der ÖPNV massiv verbessert werden.

Je länger mit der Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen gewartet werde, umso drastischer werde in Zukunft die Notwendigkeit sein, diese sehr schnell umsetzen zu müssen. Daher sei es erforderlich, ein ausgewogenes, umsetzbares Konzept zu erstellen, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Hierfür sei auch eine Verbesserung des ÖPNV im Umland erforderlich.

Die durch eine Nutzergabe erzielten Einnahmen belaufen sich auf vierzig Millionen Euro. Diese könnten vollumfänglich für die Ertüchtigung des ÖPNV verwendet werden.

Die Aspekte bei der Abschaffung eines Zweitwagens finden im Verkehrsmodell Berücksichtigung.

Entscheidend sei die zeitliche Komponente. Maßnahmen müssen schneller umgesetzt werden als bisher geschehen.

Das ursprüngliche Gutachten musste aufgrund von Nachfragen aus der Verwaltung in einigen Punkten nachgebessert werden und einige Fehler, die keinen Einfluss auf das Ergebnis hatten, mussten korrigiert werden.

Herr Teufel gibt zu bedenken, dass man bei Umsetzung aller Maßnahmen nur sieben Prozent Emissionsminderung erziele. Deshalb sollten zusätzlich zu den Maßnahmen aus dem Klimaschutz-Aktionsplan weitere Maßnahmen, zum Beispiel aus dem Bereich „Tourismus“ geprüft werden müssten.

Bürgermeister Schmidt-Lamontain stellt klar, dass das Thema „Neuenheimer Feld“ nicht Gegenstand der Diskussion sei. In der Vorlage gehe es um die Bewertung von Maßnahmen aus dem Klimaschutz-Aktionsplan. Es sei klar, dass die Maßnahmen, die im Klimaschutz-Aktionsplan beschrieben werden, nicht ausreichen werden, um die Klimaneutralität in Heidelberg zu erreichen. Das Gutachten liefere deutlich mehr Klarheit bei der Frage, welche Maßnahmen welche Effekte erzielen und wo es Maßnahmen gebe, die einen relativ hohen oder niedrigen Beitrag zum Klimaschutz unter Berücksichtigung des finanziellen Aufwands erzielen. Viele der Maßnahmen werden politisch nicht unumstritten sein. Eine Rechtsgrundlage für die Drittnutzerfinanzierung existiere noch nicht, soll aber in Kürze geschaffen werden. Für unsere Region wird der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) einen Interessensbekundungsantrag einreichen, der neben dem Rhein-Neckar-Kreis auch die Städte Heidelberg und Mannheim mitintegriere.

Tatsächlich seien verschiedene Fragestellungen aus der Verwaltung nochmal an den Gutachter zurückgegeben worden, was man auch dem Deckblatt entnehmen könne. Das größte Problem für die Verwaltung sei gewesen, dass das dem Gutachten zugrundeliegende Verkehrsmodell nicht eins zu eins nachvollzogen werden konnte. Die grundsätzlichen Größenordnungen und die Effekte, die die einzelnen Maßnahmen am Ende bringen, erscheinen für die Verwaltung plausibel zu sein.

Die Umsetzung der Punkte 27 und 29 des Klimaschutz-Aktionsplans seien durch die vorgelegten Gutachten des Instituts für Energie und Umweltforschung (ifeu) und des Umwelt- und Prognose Instituts Heidelberg e.V. (UPI) erfüllt, zumindest was Heidelberg angehe. Wichtig sei zu wissen, welche Effekte die einzelnen Maßnahmen erzielen können. Dies müsse die Grundlage für weitere Entscheidungen sein.

Herr Harthausen von der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) führt aus, dass für eine Erhöhung des Verkehrswachstums im ÖPNV in Heidelberg um 20 Prozent bestimmte Engstellen beseitigt und die Fahrzeiten attraktiv gestaltet werden müssen. Der Fahrpreis sei hier nicht entscheidend. In Planung sei der vierspurige Gleisusbau zwischen

Heidelberg und Mannheim. Damit könnte eine zehnmünütige Taktung der S-Bahn realisiert werden. Auch zum Thema Anbindung Patrick Henry Village gebe es Vorschläge, die in Kürze dem Gemeinderat vorgestellt werden sollen. Diese Maßnahme werde allerdings keinen Einfluss auf eine CO₂-Reduzierung haben, da es sich um einen neuen Verkehrsweg handle.

Der Bau einer Straßenbahn ins Neuenheimer Feld hätte zur Folge, dass sehr viele Leute vom PKW auf den ÖPNV umsteigen würden. Hier wäre ein erhebliches CO₂-Minderungspotential zu erwarten. Engpässe bestehen am Bismarckplatz und am Betriebs-hof. Diese können durch Umorganisationen und kleinere bauliche Maßnahmen teilweise entschärft werden. Bei der Beschaffung von Straßenbahnen werden größere Fahrzeuge eingeplant.

Herr Czech von der rnv führt aus, dass das vorliegende Gutachten im intensiven Austausch mit der rnv erstellt worden sei. Das Angebot zum Jobticket müsse verbessert und noch attraktiver gemacht werden. Auch die Wochenend-Tickets sollen attraktiver gemacht werden. Das Thema Drittnutzerfinanzierung und das Problem Einpendlerverkehr müsse gemeinsam mit Mannheim und der Region angegangen werden. Die Schaffung von Insellösungen würde zu einem Bruch im Gesamtsystem führen.

Über das Thema kostenloses Ticket werde in einer Arbeitsgruppe mit dem Verkehrsverband Rhein-Neckar (VRN) diskutiert. Konkrete Ergebnisse dazu gebe es noch nicht. Das Thema werde in der nächsten Ausschusssitzung aufgegriffen.

Stadtrat Michelsburg begründet den **Antrag der SPD** Anlage 04 zur Drucksache 0215/2021/IV), der als Tischvorlage vor der Sitzung verteilt worden ist.

Die Stadt Heidelberg soll sich mit Mannheim und dem Rhein-Neckar-Kreis beim Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg als Modellregion für die Einführung einer Nahverkehrsabgabe eines Mobilitätspasses bewerben.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain führt nochmals aus, dass ein solches Interessensbekundungsverfahren bis Ende Oktober 2021 vom VRN durchgeführt werde.

Im Anschluss stellt Stadtrat Pfeiffer den folgenden **Antrag der GAL**:

Die Verwaltung wird gebeten, aufgrund des vorliegenden Gutachtens weitere Potentiale zur Einsparung von CO₂-Emissionen im Bereich „Verkehr“ zu prüfen:

1. Ausbau ÖPNV: Mobilitätsnetz, Neuenheimer Feld, Patrick Henry Village
2. Sofortmaßnahmenprogramm Rad-Initiative Heidelberg: 80 Maßnahmen zur Aufwertung von sechs Regionalachsen
3. Umsetzung Fahrradstraßenkonzept
4. Umsetzung Lückenschlusskonzept
5. Sicherheitsaudit Fahrradverkehr
6. Beschleunigung ÖPNV
7. Pfortnerung motorisierter Individualverkehr (MIV) an Außenkorridoren
8. Intermodale Verkehre: quellnahes Bus & Ride und Park & Ride in der Region
9. Tourismus: Reduzierung des Kurzzeit-Ferntourismus
10. Tourismus: Förderung des umweltfreundlichen Tourismus
11. Verkehrsinfrastruktur (Parkhäuser, Lichtsignalanlagen): Senkung Energieverbrauch
12. Maßnahmenpaket Verkehr 2019 der Arbeitsgruppe Mobilität im Masterplan 100 % Klimaschutz

Danach stellt Stadträtin Dr. Röper für **Bündnis'90/Die Grünen** zwei **Anträge**:

1. Antrag:

Wir bitten die Stadtverwaltung, die jetzt möglichen oder aus dem Gutachten ableitbaren Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung im Verkehr zu benennen und sofort umzusetzen.

2. Antrag:

Die aus dem Klimaschutz-Aktionsplan abzuleitenden Maßnahmen im Bereich Verkehr reichen nicht aus, um Klimaneutralität zu erreichen. Wir fordern die Stadtverwaltung auf, weitergehende Maßnahmen zu formulieren, die über den 30-Punkte-Plan hinausweisen. Dabei berät ein externes Begleitgremium aus Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern dazu, bewertet die vorgeschlagenen Klimaschutzmaßnahmen Heidelberg und priorisiert nach Wirksamkeit.

Zu ihrem ersten Antrag möchte Stadträtin Dr. Röper eine Antwort auf die Frage haben, in welche Richtung man sofort gehen könne.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain erläutert, dass sich die Stadt mit der Bewerbung beim Land bereits auf den Weg mache, Mobilitätsprojekte zu realisieren. Ein weiteres Thema, das hohe Einspareffekte erziele, sei das Thema „Parkgebühren“. Zu diesem Thema sei eine Vorlage für den nächsten Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität in Vorbereitung. Auch die Themen Kurzzeitparkgebühren, Fahrradschnellwege und Umwandlung von Parkplätzen in Fahrradanlagen seien Maßnahmen, bei denen man zügig Dinge umsetzen könne. Andererseits gebe es auch einige Punkte im Klimaschutz-Aktionsplan, die keine großen Effekte bringen. Gedanken müsse man sich darüber machen, ob es noch andere Maßnahmen außerhalb des Klimaschutz-Aktionsplans geben könnte, mit deren Hilfe man die Klimaschutzziele erreichen könne.

Er weist darauf hin, dass die Gesetzesinitiative zur Erhebung einer Nahverkehrsabgabe mit allergrößter Wahrscheinlichkeit kommen werde.

Stadträtin Dr. Röper stellt daraufhin den folgenden **Antrag auf Vertagung des Tagesordnungspunktes**:

Der Tagesordnungspunkt soll in die nächste Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vertagt werden. Der Antrag der GAL und der zweite Antrag von Bündnis´90/Die Grünen sollen zurückgestellt und in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität wieder aufgerufen werden.

Im Anschluss formuliert sie den folgenden Arbeitsauftrag an die Verwaltung:

Der erste Antrag von Bündnis´90/Die Grünen geht als Arbeitsauftrag an die Verwaltung. Die Verwaltung solle für die weitere Diskussion eine Liste mit den kurzfristig sowie mittel- und langfristig umsetzbaren Maßnahmen aus dem Verkehrsbereich mit Ausnahme der Mobilitätsabgabe vorlegen. Die Verwaltung soll darstellen, welche der Maßnahmen mit hoher Wirkung zur Umsetzung vorbereitet wird. Weiterhin wünscht man sich, dass weiterführende Maßnahmen identifiziert werden. Sollte die Verwaltung hier bereits Maßnahmen im Blick haben, sollen diese aufgezeigt werden.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain sagt dies zu.

Nach der Diskussion zieht Stadtrat Michelsburg den **Antrag der SPD**, der als Tischvorlage verteilt worden ist (Anlage 04 zur Drucksache 0215/2021/IV) zurück.

Zum Abschluss lässt Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den **Vertagungsantrag von Bündnis´90/Die Grünen** abstimmen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 13:00:03

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister

Ergebnis: vertagt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Begründung:

Die Stadt Heidelberg hat das UPI-Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg e.V. mit der Bilanzierung der Kohlenstoffdioxid (CO₂)-Reduktion der Mobilitätsmaßnahmen 7, 10, 11, 12, 19, 20, 21, 22 und 24 des Klimaschutz-Aktionsplans (KAP) beauftragt. Das Gutachten ist als Anlage 01 beigefügt. Eine Gesamtübersicht ist Teil der Zusammenfassung ab Seite 101. Der folgende Auszug aus der Tabelle 18: „Zusammenfassung der Ergebnisse“ auf Seite 103 des Gutachtens stellt die ermittelten Auswirkungen der KAP-Maßnahmen auf die CO₂-Emissionen, die Kosten und die spezifischen Kosten dar.

Die höchsten CO₂-Minderungen werden laut Gutachten von der Klimaschutzaktionsplan (KAP) Maßnahme 22 „Nahverkehrsabgabe“ in der Variante c „Kraftfahrzeug (KFZ)-Nutzerabgabe“ mit 26.500

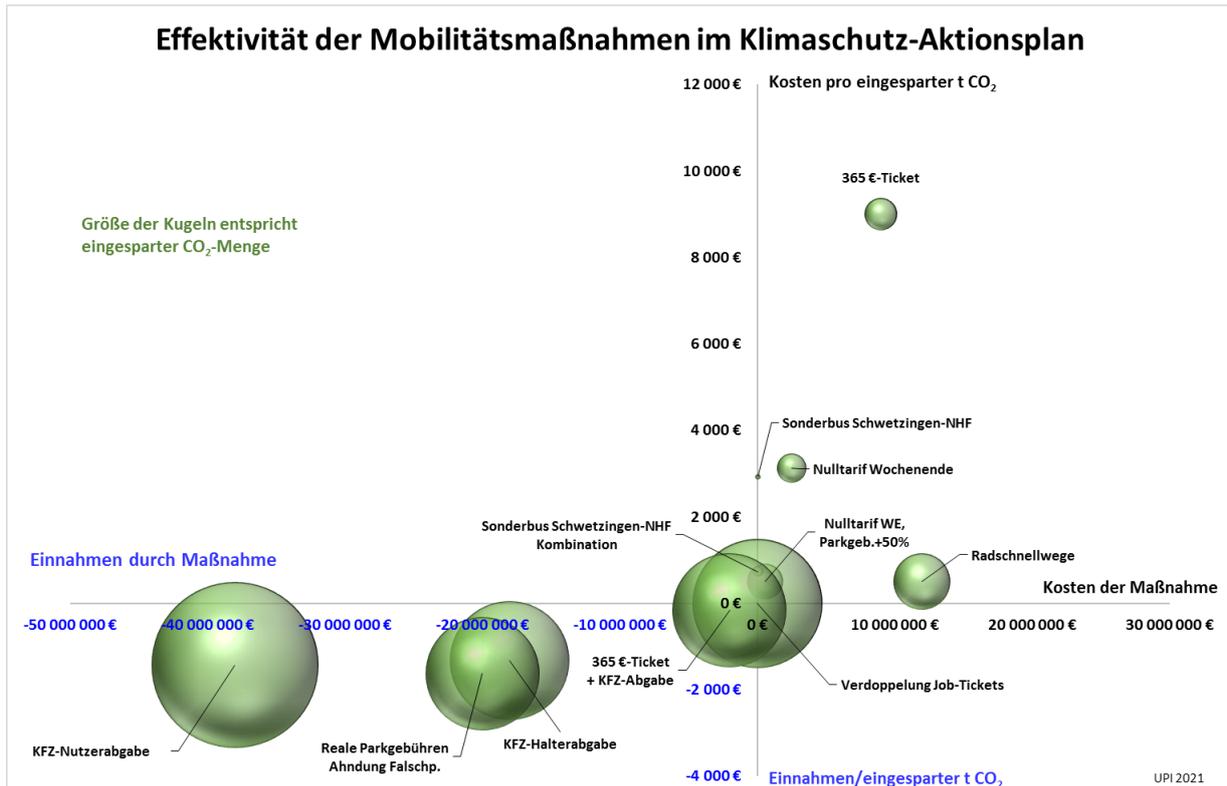
Drucksache:

0 2 1 5 / 2 0 2 1 / I V

00343857.docx

...

Tonnen pro Jahr erreicht, für deren Umsetzung bisher jedoch die rechtliche Grundlage fehlt. Die Variante b „KFZ-Halterabgabe“ stellt mit einer Minderung um 13.500 Tonnen pro Jahr die Maßnahme mit dem zweithöchsten Potential dar. Gleichzeitig erzielt die Nahverkehrsabgabe Einnahmen, die für Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)-Angebotsausweitung und günstigere Tarife genutzt werden können. Für die Variante a „Bürgerticket“ wurden nur geringe Einsparungen und eine sehr geringe Kosteneffizienz ermittelt. Mit einem CO₂-Minderungspotential von 12.000 Tonnen pro Jahr hat der Gutachter für die Maßnahme 24 „Verursachergerechte Parkgebühren“ ebenfalls ein hohes Potential ermittelt, zu dessen Umsetzung die Regierungskoalition des Landes Baden-Württemberg Spielräume eröffnet hat. Das folgende Bild 91 von Seite 101 des Gutachtens stellt dieselben Einsparungen, Kosten und Kosteneffizienz der Maßnahmen grafisch dar.



In der vorliegenden Studie werden die Maßnahmen nach dem Verursacherprinzip bewertet, da ein hoher Anteil der Verkehrsleistungen im Stadtgebiet durch Pendler verursacht werden. Viele Maßnahmen im Verkehrssektor beeinflussen vor allem die Verkehrsleistungen und Emissionen des Pendlerverkehrs und wirken damit auch zu einem hohen Anteil außerhalb der Stadtgrenzen. Bei der Berechnung nach dem Verursacherprinzip wird die Gesamtemission einer Maßnahme erfasst. Somit bildet die Berechnungsweise die globale Klimaschutzwirkung von Verkehrsmaßnahmen besser ab. Analog werden die Investitionen der Stadtwerke Heidelberg (SWH) GmbH über Trianel in Solar und Windenergieanlagen bilanziert. Die Berechnungen wurden mit dem Verkehrsmodell des UPI-Instituts durchgeführt.

Es verknüpft Strukturdaten Heidelbergs, Daten aus den Verkehrserhebungen Heidelberg 2010, 2013 und 2018, Verkehrszählungsdaten des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und von Fahrrädern, sowie Daten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, der Bundesagentur für Arbeit, der Rhein-Neckar Verkehr GmbH (rnv), des Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und Real-Daten (Floating Data), die aus Bewegungsdaten von Mobiltelefonen abgeleitet werden.

Die zahlenmäßigen Ergebnisse der Untersuchung (Eingangsdaten, Verkehrsmodell upi-Institut, CO₂-Berechnungsergebnisse) siehe 3.1 der Vorlage und Tabelle 18 Seite 103 der Untersuchung können von der Verwaltung nicht nachvollzogen werden, sodass sie nicht geprüft werden konnten. Es ist nicht auszuschließen, dass zukünftige CO₂-Berechnungen auf Grundlage anderer Verkehrsmodelle von den ermittelten Zahlen abweichen.

Darüber hinaus sind die Ergebnisse der Berechnungen der Tarifmaßnahmen des upi-Instituts aufgrund der Prüfaufträge rund um das Thema „kostenloser ÖPNV“ nicht mehr aktuell. Es wurde vor Kurzem eine AG „kostenloser ÖPNV“ gegründet, die sich in der nächsten Zeit intensiv mit diesem Thema beschäftigen wird.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Nicht erforderlich

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes /der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
UM4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben Begründung: Alle Maßnahmen im Klimaschutz dienen dem Masterplan-Ziel klimaneutral zu werden
M02	+	Minderung der Belastung durch den motorisierten Verkehr Begründung: Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die Pendlerbusverkehre

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Gutachten „Klimaschutz-Aktionsplan der Stadt Heidelberg - Untersuchung der CO ₂ -Reduktionspotentiale der Mobilitätsmaßnahmen“ (Nur digital verfügbar)
02	Präsentation des UPI-Instituts (Nur digital verfügbar)
03	Klimaschutzaktionsplan der Stadt Heidelberg (Nur digital verfügbar)