

Betreff:

Anpassung des Integrierten Klimaschutzkonzepts 2.0 (IKSK 2.0)

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

23.08.2023

Beratungsfolge:

| | | Status |
|---|------------|--------|
| Umwelt- und Grünflächenausschuss (Vorberatung) | 05.09.2023 | Ö |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung) | 06.09.2023 | Ö |
| Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung) | 07.09.2023 | Ö |
| Verwaltungsausschuss (Vorberatung) | 12.09.2023 | N |
| Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung) | 19.09.2023 | Ö |

Beschlussvorschlag:

Der Abschnitt im IKSK 2.0 „4.1 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ erhält unter „Ziele bis 2030“ (S. 121) als ergänzendes Ziel: Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) um 40 %.

Sachverhalt:

Um Projektziele zu erreichen, sollten sie nach den SMART-Kriterien beschrieben werden [spezifisch, messbar, erreichbar (achievable), angemessen (reasonable), terminiert]. Spezifisch bedeutet dabei, dass das Ziel eindeutig und so präzise wie möglich definiert sein muss.¹ Das ist bei dem prioritären Ziel „4.1 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ bisher nicht der Fall. Es gibt keine zahlenmäßige Beschreibung dieses Ziels.

Im IKSK 2.0 wird darauf verwiesen, dass eine genauere Zieldefinition für das Ziel „4.1 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ im Mobilitätsentwicklungsplan erfolgen soll. Dort wird das Ziel zwar wiederholt (Ds. 23-20864), aber es wird wie auch im IKSK 2.0 nicht quantifiziert. Damit besteht an dieser Stelle eine große Lücke, die zu schwerwiegenden Folgen in der Weiterentwicklung der städtischen Verkehrsstrategie führt. Ein Offenhalten dieses Punktes bewirkt, dass unklare Gefühlsentscheidungen über sachgerechte und angemessene Planungen dominieren. Da deutschlandweit gerade im Sektor Verkehr große Probleme bestehen, die klimagemaßen Transformationsziele auch nur annähernd zu erreichen, müssen in den Kommunen gerade die verkehrsbezogenen Ziele optimal definiert werden als Voraussetzung für eine schnelle und zum Klimaziel passende Zielerreichung. Damit die Bevölkerung auf dem Weg dahin mitgenommen werden kann, muss auch sie die Ziele kennen und den Weg dahin mitgehen.

Im Rahmen von Untersuchungen zur Klimaneutralität 2050 wurde in der „Rescue-Studie“ gezeigt, dass in Großstädten die Anzahl der PKW auf ein Drittel gegenüber heute sinken kann und muss, sofern das 1,5°-Ziel erreicht werden soll. Eine große Rolle werden Ride- und Car-Sharing spielen.²

Eine wissenschaftliche Untersuchung darüber, wie in Deutschland bis 2030 Klimaneutralität erreicht werden kann, gibt es nicht. Die einzige Studie, die dem nahekommt, ist der umfassende Bericht des Wuppertal-Institutes für Klima, Umwelt und Energie „CO₂ -neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5°-C-Grenze“ (2020).³ Dort heißt es, der PKW-Verkehr müsse sich zur Zielerreichung etwa halbieren. Auf Braunschweig übertragen müsste das Ziel ab jetzt in 7 ½ Jahren erreicht werden. Das ist nicht realistisch.

Die Stadt Gent in Belgien hat es geschafft, den MIV durch entsprechende Maßnahmen in den Jahren 2012 bis 2018 im Modal Split von 55 % auf 39 % zu reduzieren.⁴ Das entspricht einer Verminderung des Autoverkehrs um 29 %. Vor diesem Hintergrund und mit den neu gewonnenen Erfahrungen von weiteren Kommunen erscheint das Reduktionsziel von 40 % zwar ambitioniert, aber umsetzbar.

¹ [https://de.wikipedia.org/wiki/SMART_\(Projektmanagement\)](https://de.wikipedia.org/wiki/SMART_(Projektmanagement))

² UBA (2019a). *Wege in eine ressourcenschonende Treibhausgasneutralität: Rescue Studie. Dessau-Roßlau.* <https://www.umweltbundesamt.de/rescue> (S. 195, 404)

³ Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie. „CO₂ -neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze“ (2020), https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7606/file/7606_CO2-neutral_2035.pdf. S. 74, 80.

⁴ www.youtube.com/watch?v=8Tj2zvYn8Aw (Minute 56)

Anlagen:

keine