

Mobilitätskonzept als Klimaschutzteilkonzept für die Stadt Heilbronn

Stellungnahme der Lokalen Agenda 21 Heilbronn, AK Mobilität

Das **Mobilitätskonzept (MK)** verfolgt grundsätzlich das Ziel einer **nachhaltigen Stadtentwicklung** im **Mobilitätssektor**. Dabei wird Nachhaltigkeit im MK in erster Linie als **Klimaschutz** und hier als **Reduktion der klimaschädlichen Luftbeimischung CO₂ und des Endenergie“Verbrauchs“*** verstanden.

** Anmerkung: Energie kann nicht verbraucht sondern nur umgewandelt werden.*

Ziele des Mobilitätskonzeptes

Mit dem MK soll eine zukunftsichere, klimaorientierte Verkehrsstrategie festgelegt werden. Wichtig ist ein mittel- und langfristige Reduzierung von CO₂-Emissionen (1.3, S.2).

Damit gibt es im MK, bezogen auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen und der Energieeinsparung, keine durch Zahlenangaben konkretisierte Zielsetzung.

Ein „Fahrplan“ mit zeitlich definierten Zwischenzielen existiert damit auch nicht.

Ziel der Bundesregierung ist es CO₂ bzw. Treibhausgas (THG) im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030, gegenüber dem Jahr 1990, um 40 – 42% zu reduzieren. Das gilt auch für Baden-Württemberg. Darüber hinaus fordert die Bundesregierung noch eine Reduzierung des Endenergieverbrauch des Verkehrssektors bis 2020 um 10% und bis 2050 um 40% gegenüber 2005 (1.3, S.2).

Anmerkung:

Der Verkehrssektor trägt zu ca.21% zu den Gesamtemissionen von CO₂ bei (UBA für 2018). Die für den Verkehrssektor oben angeführten Ziele werden von der wissenschaftlichen Seite als bei Weitem nicht ausreichend angesehen, um das 1.5-Grad-Ziel noch zu erreichen.

Das Klimaschutzziel von Bund und Land wird im Klimaschutzszenario des MK bei der CO₂-Minderung deutlich verfehlt (5.3, S.71)

Das Klimaschutzziel von Bund und Land wird im Klimaschutzszenario des MK bei der Energieeinsparung verfehlt (5.3, S.71)

Die Daten für die Analyse-Ist-Situation stammen aus **Haushaltsbefragungen** im Jahr 2015 (2.2.2, S.6) und aus **Verkehrszählungen** (2.2.3, S.11) ebenfalls aus dem Jahr 2015. Bezugsdatum der Istsituation ist das Jahr 2015.

Zieljahr für das Referenz- und für das Klimaschutzszenario ist das Jahr 2030 (2.1, S.4).

Grundlage der verkehrsbedingten Energieverbrauchs und deren CO₂-Emissionen sind die „Richtlinien für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Straßen“ (RWS). Zur Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen wurden die Standardverfahren der RWS eingesetzt (2.3, S.15).

Anmerkungen:

Für realistischen Ermittlungen von Kraftstoffverbräuchen wird mittlerweile der WLPT-Meßzyklus vorgeschrieben.

Weiterhin steigen in den letzten Jahren, wegen der zunehmenden Anteile von SUV's, die Kraftstoffverbräuche deutlich an. (Abbildung1.)

Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch der in Deutschland zugelassenen Pkw in den Jahren von 2007 bis 2017

(in Liter/100 Kilometer)

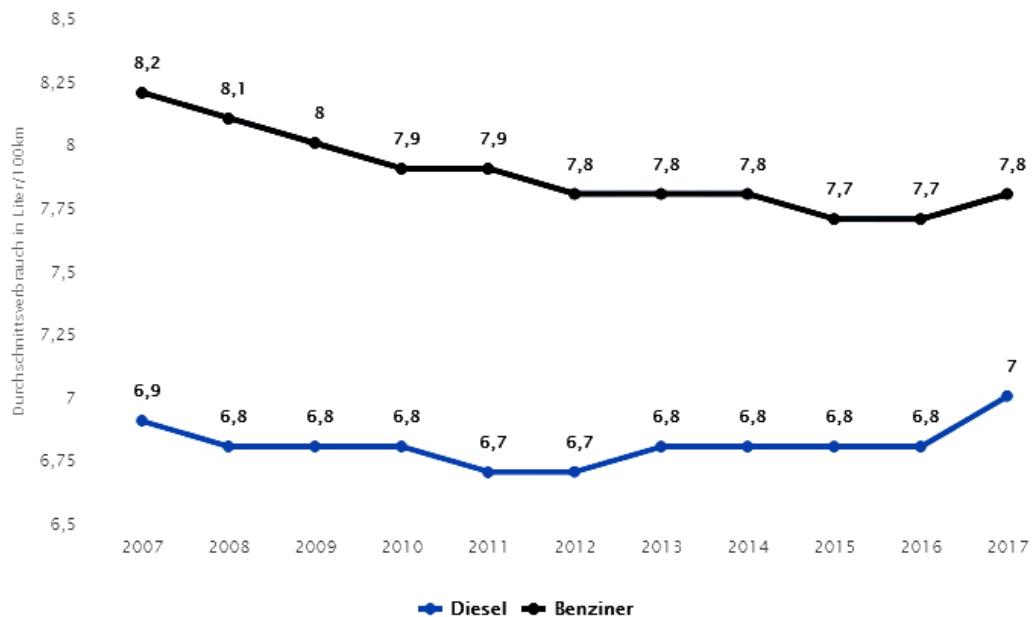


Abb. 1: Durchschnittliche Kraftstoffverbrauch 207 – 2015 (Quelle Statista)

Im Jahr 2017 ist der Kraftstoffverbrauch gegenüber dem Jahr 2016 beispielweise um ca. 3% angestiegen. Grund dafür ist die weiterhin steigende Zahl von SUV-Zulassungen.

Die SUV-Anteile an den Pkw-Zulassungen betrug nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes 2018 18.3%; Tendenz: weiter steigend.

Der in absehbarer Zukunft weiter ansteigende durchschnittliche Kraftstoffverbrauch wird im MK nicht berücksichtigt.

Ob weiterhin die realen km-bezogenen Kraftstoffverbräuche von Pkw's in Stadtbereich oder die Verbrauchsangaben der Hersteller zugrunde gelegt wurden bleibt unklar.

Anmerkungen:

Die Verbrauchangaben der Hersteller liegen teilweise deutlich unter den tatsächlichen Verbräuchen. Sowohl die Entwicklung der Kraftstoffverbräuche wie auch realistische Verbrauchsannahmen für die Pkws. Beide haben einen Einfluß auf die Ergebnisse der CO₂-Emissions- und Endenergieverbrauchs-Berechnungen für das Zieljahr 2030..

Das Grundnetz des Untersuchungsraumes wurde von der Stadt Heilbronn beigestellt und um weitere Netzelemente ergänzt, Verfeinerung des Netzes durch übergeordnete Straßen- und Schienenwege. Vorrangig erfolgte eine Verfeinerung des Netzes durch untergeordnete Straßen (2.2.1, S.56).

Es ist unklar ob in der modellhaften Abbildung des Verkehrsnetzes auch alle, von Autos nutzbaren, Straßen und Wege einbezogen wurden.

Anmerkung:

Wenn das nicht der Fall ist, ergibt sich eine zu kurze Streckenlänge und das ist automatisch mit einer zu geringen Verkehrsleistung und auch mit zu geringen Werten bei den CO₂-Emissionen sowie dem Energieverbrauch verbunden.

Nachhaltigkeit ist neben den Umweltaspekten **Klimaschutz** und dem **Energieverbrauch** auch mit vielen anderen, wichtigen Aspekten verbunden.

Neben der **Ökologie** existieren noch die Handlungsfelder **Ökonomie** und **Soziales**.

Sie werden im MK aus der „**Stadtkonzeption Heilbronn 2030**“ mit folgenden Aussagen übernommen:

sozial:

Sicherstellung der Mobilität für jeden Einzelnen und der **Verkehrssicherheit** für alle Verkehrsarten und in allen Stadträumen.

ökonomisch:

Sicherstellung der Erreichbarkeit von Heilbronn als Oberzentrum für alle Verkehrsarten und Verkehrszweck.

ökologisch:

Schaffung eines **umweltverträglichen Verkehrs** durch **Stärkung der Inter- / Multimodalität** und durch eine **Reduzierung des Anteils des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)**.

Ergänzt wird in der Stadtkonzeption eine **institutionelle Komponente**

institutionell:

Bildung von **Akteursnetzwerken** für Diskussion, Planung, Realisierung und Controlling (4.4, S.57).

Zur **sozialen** Dimension gehören neben dem Zugang und der Sicherheit auch:

- Gerechtigkeit beim Zugang und bei der Nutzung
- Barrierefreiheit der Nutzung
- **Zuverlässigkeit**
- **Gesundheit**
- Aufenthalts- und Lebensqualität

In der **ökonomischen** Dimension sind neben der Sicherstellung der Erreichbarkeit auch folgende Komponenten wichtig

- Kosten, Kosteneffizienz
- Zeitaufwand für Planung und Umsetzung (Wirkungseinsatzzeitpunkt)
- Materialeinsatz
- **Ressourcenbindung im Personalbereich**

Die **ökologische** Dimension wird durch den Umweltschutz dominiert.

Zur ökologischen Sparte zählen neben dem Klimaschutz auch die

- **Luftreinreinhaltung (Stickoxide)**
- **Lärmreinhaltung**
- **Flächenversiegelung**
- Natur- und Umweltschutz

Der Energieverbrauch hat dabei sowohl eine ökologische (Schadstoffemissionen) wie auch eine ökonomische (Materialeinsatz) Dimension.

Diese weiteren für den Mobilitätssektor mit maßgebenden Faktoren werden im MK nur nebenbei behandelt.

Weil die CO₂-Emissionen und der Energieverbrauch in dem MK dominierend sind und viele andere, wichtige Nachhaltigkeitsaspekte bei der Maßnahmenbewertung weitgehend außer Acht gelassen werden, ist das MK als einseitig auf den Klimaschutz ausgerichtet zu kritisieren.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Verwaltung übernimmt eine koordinierende und informierende Rolle bezüglich der Öffentlichkeitsarbeit und betügllich den thematischen Vernetzungen (9. S.60).

Öffentlichkeitsarbeit ist ein wesentlicher Faktor, um Verhaltensänderungen zu fördern.

Die Wirksamkeit vieler Maßnahmen ist vom **Nutzungsverhalten** der mobilen Bevölkerung abhängig.

Maßnahmen, die eine Verhaltensänderung in die gewünschte Richtung bewirken oder beschleunigen, spielen im MK nur am Rande eine Rolle, weil dieses MK von Ingenieuren und nicht auch mit Soziologen und Verhaltensforschern erstellt wurde.

Diese ebenfalls einseitige Ausrichtung wird als Mangel angesehen.

Anteil von E-Fahrzeugen am den Gesamtzulassungen

Die Bundesregierung fordert bis zum Jahr 2030 den Bestand an elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf sechs Millionen zu erhöhen (5.1.2, S.64).

Diese Anzahl wird anteilmäßig auch dem Referenz- und dem Klimaschutzszenario des MK mit 13,2% zugrunde gelegt.

Die Bundesregierung hat den Einstzvon einer Millionen E-Autos bis zum Jahr 2020 gefordert. Diese Forderung wird bei Weitem nicht erfüllt werden (2019: 31.000 E-Autos zugelassen).

Es bestehen erhebliche Zweifel daran, dass die neuen Forderungen von sechs bis acht Millionen E-Autos im Jahr 2030 erfüllt werden und dami twird auch der Anteil von 13,2% (Tab. 8, S.64) zu optimistisch angezweifelt.

Für elektrisch angetriebene Fahrzeuge werden keine CO₂-Emissionen angenommen (5.1 Tab.9, S.66).

Das ist weder theoretisch noch praktisch zutreffend. Auch für E-Autos sind nach dem jeweiligen Strommix CO₂-Emissionen zu ermitteln und einzurechnen.

Anmerkungen:

Die Stromerzeugung wird bis 2030 nicht rein regenerativ erfolgen. Selbst eine zu 100% regenerative Stromerzeugung ist mit indirekten (geringen) CO₂-Emissionen verbunden.

Bei den CO₂-Emissionen von Elektrofahrzeugen sind deshalb alle damit verbundenen CO₂-Emissionen zugrunde zu legen.

Aufgrund des Sachstandes bezüglich der NO₂-Belastungen hat die Stadt Heilbronn parallel zum Mobilitäts- und Klimaschutzkonzept einen „**Masterplan Nachhaltige Mobilität**“ erarbeitet. Dieser beinhaltet einen Zielwert für den Modal Split.

Da die Inhalte des Masterplans in das Mobilitätskonzept einfließen, wurde der Zielwert als Modal Split für das vorliegende Klimaschutzszenario festgelegt. Demnach steigt der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split bis zum Jahr 2030 auf 50% an (5.2.1, S.67).

Anmerkung:

Dieser Modal-Split ist die einzige konkrete Zielvorgabe im Mobilitätskonzept!

Dabei gibt es ein grundsätzliches Problem.

Die CO₂-Emissionen und der Energieverbrauch können aufgrund einer relativ genauen Datenbasis errechnet werden. Dabei ist auch der Modal-Split Teil der Datenbasis.

Es kann aber nur grob abgeschätzt werden in wie weit angenommene Maßnahmen den Modal-Split verändern. Hierzu gibt es keine belastungsfähigen Ermittlungsmethoden, weil die Verkehrsmittelwahl von sehr vielen persönlichen Faktoren abhängig ist.

Die Zielwerte für den Modal-Split 2030 wurden aus den „Masterplan Nachhaltige Mobilität“ ungeprüft übernommen. Ein Nachweis, dass dieser durch entsprechende Maßnahmen im Masterplan tatsächlich erreicht werden kann erfolgt nicht. Dieser Modal-Split ist von großer Bedeutung, weil er wird im Klimaschutzszenario für die Ermittlung der CO₂-Emission und den Energieverbrauch für das Jahr 2030 erforderlich ist und als gegeben angenommen.

Das heißt, dass auch im MK der für das Klimaschutzszenario gewählte Modal-Split von 50% für den Umweltverbund eine willkürliche Annahme und inhaltlich nicht begründet ist.

Im Referenzszenario ist für das Jahr 2030 bei den Infrastrukturmaßnahmen Straße (5.1.1, S. 63) kein Ausbau und keine Verlängerung der Saarlandstraße vorgesehen. Im Gegensatz dazu werden diese Maßnahmen im Klimaschutzszenario als gegeben angenommen (5.2.1, S.67).

Es ist völlig unverständlich, warum diese Maßnahmen im Klimaschutzszenario im Gegensatz zum Referenzszenario als realisiert angenommen werden.

Anmerkung:

Komfortabel ausgebaute, neue Straßenverbindungen generieren neue Verkehr!

Eine teilweise 4-streifig ausgebaute und verlängerte Saarlandstraße ist eine so attraktive Straßenverbindung, dass es auch zu einer Rückverlagerung von umweltfreundlichen Verkehr (Stadtbahn) zum Kfz führen kann.

Das wäre ein vollkommen destruktiver negativer Effekt.

Im Klimaschutzszenario wird für die *Leintalstraße* eine Verkehrsbelastung von 10.600 Kfz DTV_w ausgewiesen (5.2.3, S.68).

Nach der derzeitigen Beschlußlage des GR soll die Leintalstraße nach der Saarlandstraßenverlängerung so zurückgebaut werden, dass es keine Durchfahrsmöglichkeit zwischen Frankenbach und Leingarten mehr gibt. Die MK unter dem Klimaschutzszenario ausgewiesene Verkehrsbelastung der Leintalstraße nach der Saarlandstraßen-Verlängerung spricht dagegen.

In Klimaschutzszenario ist eine 2-streifige Verbindungssachse zwischen der Bundesstraße B27 und der Bundesstraße 39 (Friedrich-Ebert-Trasse) vorgesehen (5.2.1, S.67).

Die Absicht der GR-Mehrheit sieht für die Friedrich-Ebert-Trasse eine Wohnbebauung vor. Eine Verbindungssachse würde zusätzlich das Gebiet des „Botanischen Obstgarten“ durchqueren.

Umsetzungskonzept (7., S.76 - 92)

Ein wesentlicher Teil des MK ist neben dem Handlungs- und Maßnahmenkonzept ein Umsetzungskonzept (6., S.72 – 76). Innerhalb des Umsetzungskonzeptes werden die Maßnahmen im MK gebündelt, nach verschiedenen Kriterien geordnet und in Zusammenarbeit mit der Verwaltung priorisiert.

Die dabei angewandten Kriterien sind:

CO₂-Minderungspotential, Kosten, **Kosteneffizienz**, Wirkungsbeginn und **Klimaschutzeffizienz**, wobei es sich bei Kosten- und Klimaschutzeffizienz um zusammengesetzte Kriterien handelt.

Das Kriterium **Klimaschutzeffizienz** ist maßgebend, weil es dreidimensional das CO₂-Minderungspotential, die Kosten und den Wirkungsbeginn einschließt.

Den einzelnen Maßnahmen oder Maßnahmenbündeln kann oftmals keine eindeutige Priorität zugeordnet werden, weil sie im Hinblick auf die einzelnen Kriterien auch gegengerichtet sein können z.B. hohe Kosteneffizienz aber später Wirkungsbeginn.

So bleibt die Priorisierung eine nu rfachlich orientierte Entscheidung, die unter anderen (z.B. politischen) Gesichtspunkten völlig anders ausfallen kann.

Wirkungsbeginn

Das Kriterium erfaßt, zu welchem Zeitpunkt die Umsetzung der Maßnahme fertiggestellt ist bzw. zu welchem Zeitpunkt die Wirkungsentfaltung beginnt (7.1, S.78).

Anmerkungen:

Es ist ein großer Unterschied ob die angestrebten Emissionsminderungen durch die vorgeschlagenen Maßnahmen sofort oder, im Extremfall, erst nach 2030 eintreten.

Maßgebend sind letztendlich nicht die im Jahr 2030 erzielten CO₂-Minderungen, sondern die Summe der Minderungen über den gesamten Zeitraum vom Analyse-Nullfall (2015) bis zum Jahr 2030.

Der Zeitraum für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen beim Referenz- und Klimaschutzszenarios beträgt von 2015 bis 2030 insgesamt 15 Jahre, von den bis heute bereits fast 5 Jahre verstrichen sind. Bis heute ist aber keine der nach dem Klimaschutzszenario umzusetzenden Maßnahmen umgesetzt worden. Weil die für die einzelnen Maßnahmen benötigten Finanzmittel erst in dem Haushalt beantragt und beschlossen werden müssen, kann die Maßnahmenumsetzung frühestens 2021 erfolgen. Es bleiben dann also nur noch höchstens 9 Jahre übrig.

Wenn man realistische Straßenplanungs-, Genehmigungs- und Umsetzungszeiten (alleine ein Umweltgutachten benötigt mehr als 1 Jahr Bearbeitungszeit) berücksichtigt, wird selbst bei sofortigen Beschluß nur noch ein kleiner Zeitraum bis 2030 zur Wirkungsentfaltung zur Verfügung stehen.

Einige Beispiele dazu:

Die „Saarlandstraßen-Verlängerung“ wird z.B. seit über 40 Jahren geplant. Eine Realisierung ist bis heute nicht erfolgt und auch nicht absehbar.

Planung und Realisierung der „Nordumfahrung von Neckargartach und Frankenbach“ dauert schon jetzt mehr als 15 Jahre.

*Im Fall einer Verbindungsstraße von der B27 zur B39 (**Friedrich-Ebert-Trasse**) ist es unwahrscheinlich, dass eine solche bisher nicht geplante Verbindung 2030 tatsächlich zur Verfügung steht*

Controlling

Voraussetzung für eine wirksame Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist der Aufbau eines Klimaschutz-Controlling. Ziel ist es frühzeitig zu erkennen, ob der Prozeßablauf korrigiert werden muss und welche Maßnahmen dafür geeignet sind (7.3, S.92).

Da es innerhalb des MK außer beim Modal-Split keine zahlenmäßig konkretisierte Zielsetzung und auch keinen „Fahrplan“ der Umsetzung gibt, läuft ein Controlling in Bezug auf die verkehrsbezogenen Klimaschutzaktivitäten weitgehend ins die Leere. Man kann höchstens kontrollieren, ob man in die richtige Richtung marschiert; die Geschwindigkeit spielt dabei keine Rolle.

Anmerkung:

Da mit dem Klimaschutzszenario noch nicht einmal die die Bundes- und Landesziele der CO2-Minderung und Energieeinsparung erreicht werden, wäre ein Nachbessern sofort nötig.

Da alle Maßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt stehen, müssen die notwendigen Finanzmittel erst beantragt und bewilligt werden (*Beschlussvorlage GR-Ds 294, 19.08.19*).

Wird im Rahmen von Controlling und Evaluierung erst nach Jahren gegengesteuert, ist die zu schließende Lücke bereits größer geworden und zur Schließung sind dann auch um so größere Anstrengungen notwendig.

Maßnahmen

Eine große Zahl der 43 Maßnahmen wird als **Daueraufgabe (13)** identifiziert (7.1.2, S. 87 - 89).

Anmerkung:

Zur fortlaufenden Umsetzung der als Daueraufgaben deklarierten Maßnahmen in eine möglichst kurzen Zeit sind vor allen Dingen mehr Personal- und Finanzmittel sowie Umsetzungspläne erforderlich.

Verwaltungsstruktur

Dieses Handlungsfeld wird im MK ausgeklammert.

Bei der Umsetzung wäre eine **effizienter Verwaltungsstruktur** im Mobilitätsbereich (Amt für Mobilität) kostengünstiger und wegen eines geringeren Abstimmungsbedarfs auch schneller.

Weil die Stadt keine gesetzgeberische Zuständigkeit hat, sind ihre **Einflußmöglichkeiten** auf das Verkehrsgeschehen sind begrenzt.

Die Möglichkeiten beschränken sich vor allen Dingen auf bauliche Maßnahmen und Investitionen in eigene Verkehrsmittel (Dienstwagen, Betriebsfahrzeuge und Busse im Rahmen des ÖPNV).

Ein Teil der im MK vorgesehenen Maßnahmen, die im Bereich des ÖPNV angesiedelt sind, liegen nicht in der Hand des Amtes für Straßenwesen und auch nur begrenzt in der Hand des Gemeinderates.

Zusätzlich kann die Stadt im Bereich der bestehenden Ordnungsmaßnahmen auf das Verkehrsgeschehen und den ruhenden Verkehr Einfluß ausüben.

Der **Ordnungsrahmen** wird von den Gesetzgebern auf Europäischer, Bundes- und Landesebene gesetzt. Ein Beispiel dafür sind die Gebühren für Bewohnerparkberechtigungen oder Bußgelder. Hierauf hat die Stadt keine Einflußmöglichkeiten, obwohl gerade auch diese Maßnahmen große Wirkungen haben können.

Deshalb müssen zur Ausschöpfung der Möglichkeiten auch **restriktive Maßnahmen**, die im Handlungsrahmen der Stadt liegen, z.B. Zu- und Durchfahrbeschränkungen, Abbau von **Parkplätzen** im Straßenraum und Konzentration auf kompakte Parkieranlagen ins Auge gefaßt werden. Solche Maßnahmenvorschläge findet man im MK nur aus der Bürgerbeteiligung. Die Chancen einer gemeinderätlichen Umsetzung solcher Maßnahmen ist erfahrungsgemäß gering.

Anmerkung:

Zur Akzeptanzverbesserung müssen Einschränkungen an einer Stelle mit Angeboten an anderer, sachlich verknüpfter, Stelle zeitlich gekoppelt werden.

Der größte Mangel des MK besteht darin, dass über die von der Stadtverwaltung eingebrachten Infrastrukturmaßnahmen hinaus zwar geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des Modal-Split eingebracht werden, aber kein konkreter Fahrplan mindestens zum Erreichen der Klimaschutzziele des Landes aufgestellt wird.

Maßnahmenkatalog (Anhang)

Im Maßnahmenkatalog werden alle 43 Maßnahmen in Form von Steckbriefen ausführlich beschrieben und eingeordnet. Dabei stehen alle Maßnahmen gleichrangig nebeneinander.

Leider wurden einige Maßnahmen nicht aufgenommen oder nicht ausreichend berücksichtigt

Dazu hat der AK Mobilität der LA21 HN eine eigene Liste angefertigt.

Beschlussvorlage Gemeinderat (GR-Ds 294/2019)

Zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist ein zugehöriger Beschluß des Gemeinderates erforderlich. Dazu hat die Verwaltung eine Gemeinderats-Drucksache (GR-Ds) vorgelegt.

Die Beschlußvorlage GR-Ds 294/2019, vom 19.08.2019 sieht zunächst nur eine **Kenntnisnahme** durch den Gemeinderat vor.

Zusätzlich wird die Verwaltung mit der Umsetzung **der Maßnahmen** beauftragt.

Um welche Maßnahmen es sich dabei konkret handelt, wann und in welcher Reihenfolge sie umzusetzen sind, bleibt unklar.

Anmerkung:

Das ist weitgehend ein Handlungsfreibrief für die Verwaltung.

Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt ein **Mobilitäts-Controlling** aufzubauen.

Das MK spricht aber von einem **Klimaschutz-Controlling**.

Voraussetzung für die Umsetzung ist ein **Klimaschutz-Controlling** (GR-Ds294, S3).

Unklar ist hier, um welche Art von Controlling es hier geht; um Mobilität oder um Klimaschutz? Unbeantwortet bleibt auch bis wann ein wie auch immer geartetes Controlling-System aufgebaut sein soll.

Maßnahmenumsetzung und Controllingaufbau soll in einer Hand vereinigt sein.

Wie soll dann eine unabhängige Kontrolle sichergestellt werden?

Hauptzielsetzung des MK ist die Reduzierung der CO₂-Emissionen und der Energieeinsparung im Verkehr.

Die Aufgaben der CO₂- und der Energieüberwachung sind innerhalb der Verwaltung dem Klimaschutzbeauftragten unterstellt.

Letzter Antragspunkt:

Nachrichtliche Übernahme in den Klimaschutzmasterplan der Stadt Heilbronn.

Das heißt: Inhaltliche Klimaschutzmängel im Mobilitätssektor können nicht mehr korrigiert werden.

Unter **Punkt III, Finanzwirtschaft**, werden alle Maßnahmen unter **Finanzierungsvorbehalt** gestellt.

Erst im Zuge der Haushaltberatungen 2021 /2022 können die Maßnahmen in den dann zu beschließenden Haushaltsplan eingebracht und beschlossen werden.

Das heißt konkret.

Die Finanzierung der Umsetzung aller einzelnen Maßnahmen müssen erst Ende 2020 im Rahmen der Haushaltsberatungen beschlossen werden.

Dadurch besteht die Gefahr, dass die einzelnen, aufeinander aufbauende und abgestimmte Maßnahmen aus ihren Zusammenhang herausgelöst werden.

Erst nach einer Einstellung der notwendigen Finanzmittel in den Haushalt, also erst Anfang 2021 kann mit der Maßnahmenumsetzung begonnen werden.

Das ist viel zu spät. Es muss sofort gehandelt werden.

Das Klima wartet nicht!

Durch die nachrichtliche Übernahme des Mobilitätskonzeptes in das Klimaschutzkonzept sind nachträglich Korrekturen oder Ergänzungen nicht mehr einfach möglich.

Anmerkung zu den Klammern an einzelnen Aussagen:

Die Texte davor sind Ausschnitte aus dem Mobilitätskonzept:

Der Klammerinhalt am Ende kennzeichnet entsprechende die Kapitel- und Seitennummer im Mobilitätsgesetz (MK).