

## Kommentar zum Handlungsfeld Mobilität des KFP-Entwurfs Martin Dietze, Klimabeirat (für den VCD)

Der folgenden Rechnung liegt das Diagramm auf Seite 66 des KFP zugrunde:

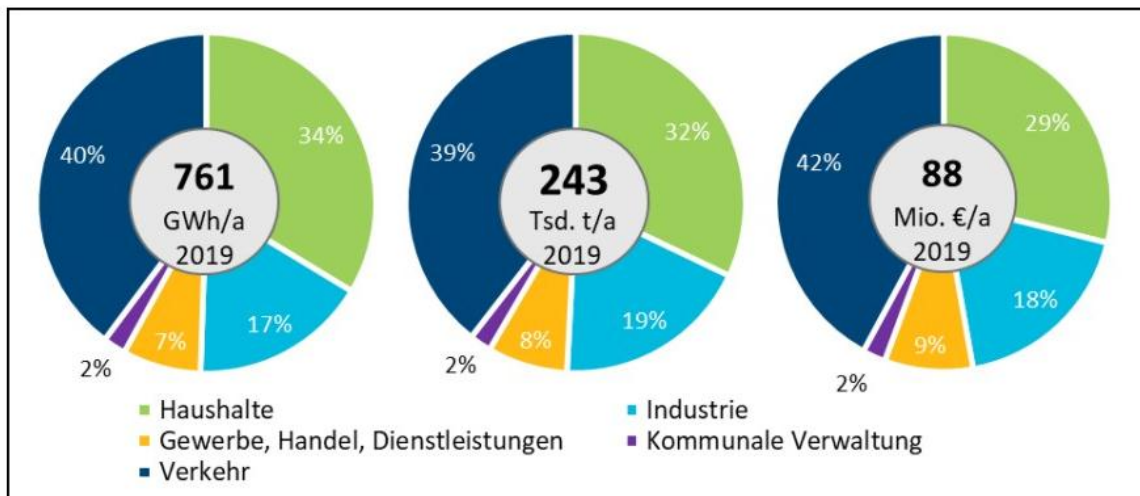


Abbildung 16: Endenergieverbrauch, THG-Emissionen und Energiekosten nach Verbrauchssektoren im Jahr 2019 (B.A.U.M. Consult, 2021)

Die Gesamt- THG-Freisetzung beträgt 243.000 t/a. Davon entfallen 39% auf den Sektor Verkehr, entspricht 94.770 t/a. Im Klartext: Jedes Jahr schickt der Herrenberger Verkehr 94.770 Tonnen THG in die Atmosphäre.

Wenn man die Maßnahmen des Handlungsfeldes Verkehr mit quantifizierbarem Klimaeffekt (Tabelle 3, KFP Seite 13, MOB 1, 2, 11, 12, 13, 14) zusammenzählt, ergeben sich 2.595 t/a Einsparung an THG. Der jährliche Herrenberger THG-Ausstoß des Verkehrs verringert sich um magere 2,7%.

Ich gehe davon aus, dass BAUM die Werte für die TUG-Entlastungen der o. g. MOB x realistisch angegeben hat.

### Wo werden die restlichen 97,3% THG (!!!) des Verkehrs eingespart?

Die Sektoren Verkehr und Haushalte sind die beiden größten THG-Emissionsquellen und verursachen zusammen 70% des gesamten THG-Ausstoßes. Mit der Effizienz der zugehörigen Handlungsfelder und ihrer Maßnahmen steht und fällt die Qualität des gesamten KFP!

---

Anstatt jede Maßnahme einzeln zu analysieren und anstatt einen Katalog fehlender Maßnahmen mühsam zu erstellen, formuliere ich eine grundlegende Kritik am KFP: Der KFP wird von den politischen Verhältnissen diktiert. Somit sind Maßnahmen, die Wohlstand und Gewohnheiten der Bürger einschränken und Einschnitte für Handel und Gewerbe bedeuten, praktisch ausgeschlossen. Klimaneutralität ist so nicht zu erreichen. Das weiß auch BAUM. Der KFP ist entsprechend formuliert: Der erste Teil umfasst einen Maßnahmenkatalog, der tunlichst jeden Zwang zur Verhaltensänderung der Bürgerschaft vermeidet. Der zweite Teil „Grundlagen zur Klimaneutralität in Herrenberg“ (KFP Seite 63 ff.) begründet verklausuliert, warum die Maßnahmen nicht reichen werden. Man muss zwischen den Zeilen lesen. BAUM kann nicht und darf nicht Klartext reden.

### Der Endenergie-Verbrauch muss sinken

Da eine CO<sub>2</sub>-freie Bereitstellung von der Menge an Endenergie, so wie wir sie heute verbrauchen, im Jahr 2050 (neu: 2045) absolut illusorisch ist (und in fernster Zukunft auch, wenn die Erdbevölkerung nicht drastisch abnimmt), muss der Endenergie-Verbrauch sinken. Im Verkehrssektor erfolgt das automatisch durch Verbesserung des Wirkungsgrades, wenn alle fossilen Antriebe auf E-Antriebe umgestellt werden. Im Haushalte-Sektor wird der Endenergie-Bedarf nur wenig sinken, da der „Wirkungsgrad“ von Häusern durch Dämmung bestimmt wird und bei unseren Altbauten nur mit hohem finanziellen, stofflichen und personellen Aufwand verbessert werden kann.

Das stellt BAUM im folgenden Diagramm (KFP Seite 67) dar:

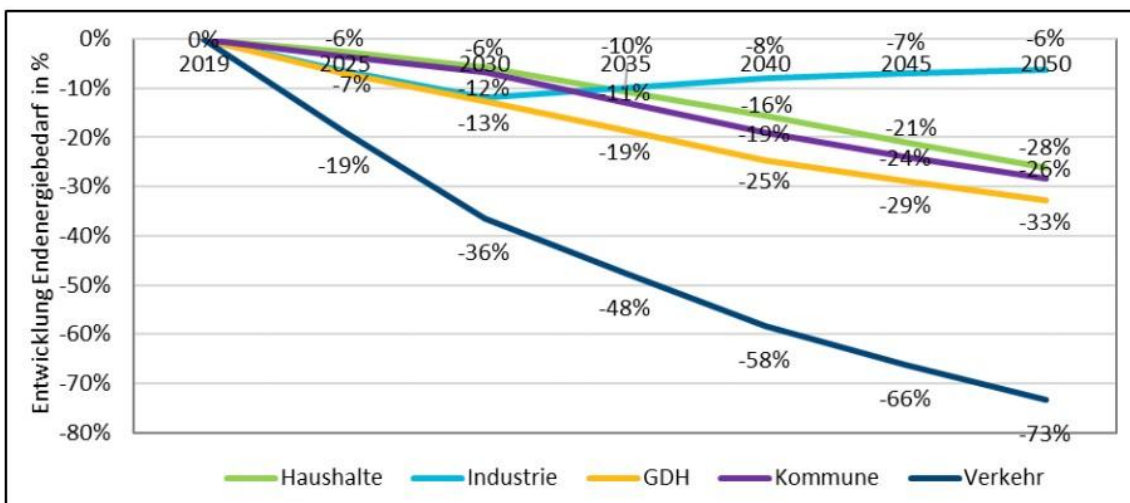


Abbildung 22: Prozentuale Entwicklung des Endenergiebedarfs nach Sektoren in Herrenbergs bis 2050 (B.A.U.M. Consult, 2021)

Um Klimaneutralität zu erreichen, entwirft BAUM folgendes Szenario eines jährlich sinkenden THG-Ausstoßes (KFP Seite 67):

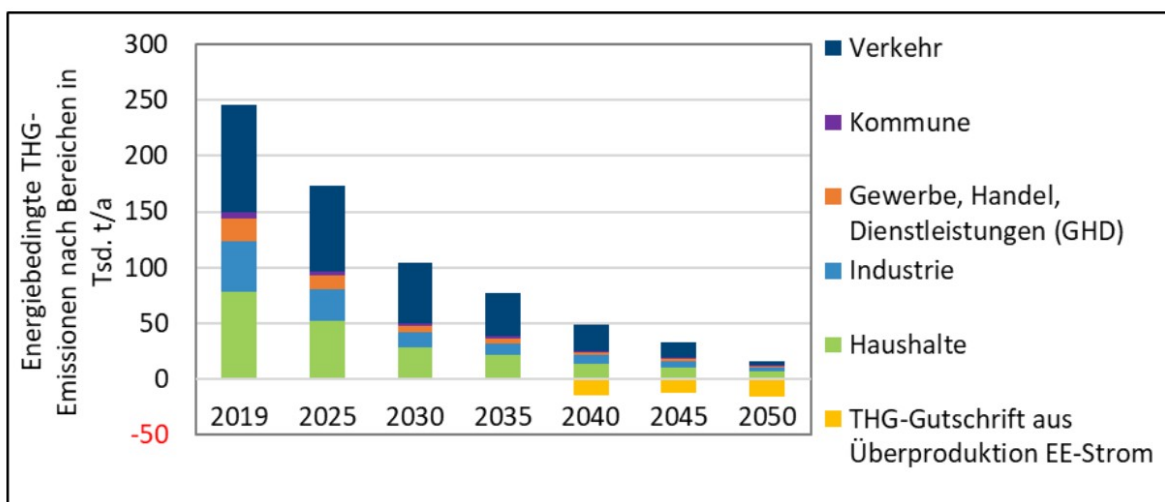


Abbildung 21: Szenario THG-Emissionen – Entwicklung der THG-Emissionen nach Sektoren in Herrenberg (B.A.U.M. Consult, 2021)

Im Jahr 2050 (neu: 2045) wird weiterhin eine beträchtliche Menge an Endenergie benötigt. Diese Endenergie muss klimaneutral bereitgestellt werden. Der größte Teil der Endenergie fließt in die Haushalte!

### Strom ist der Energieträger der Zukunft

Zukünftig wird durch Wind und PV erzeugter elektrischer Strom der maßgebende CO2-freie Energieträger sein. Andere Energieträger wie Biomasse und deren Derivate (Bio-Kraftstoff, Bio-Heizöl, Bio-Gas, farbiger Wasserstoff) greifen zu tief in den Naturhaushalt unserer Erde ein.

Die zukünftige komplette Energieversorgung wird folglich auf Strom basieren. Die Umstellung des Endenergieverbrauchs der Haushalte - aktuell beträgt der fossile Anteil der Heizenergie 90%! - auf Strom bedeutet eine Vervielfachung der Stromproduktion. Woher soll der benötigte Grünstrom im Jahr 2050 (neu: 2045) kommen? - Dazu bleiben Politik und Wissenschaft jegliche Antwort schuldig. Es gibt keine.

### Auch BAUM hat keine Antwort

Mit den gezeigten Diagrammen stellt BAUM die Verhältnisse folgerichtig dar, um 2045 Klimaneutralität schrittweise zu erreichen. Klimaneutralität ist nur möglich mit Ersatz aller fossiler Energieträger durch CO2-freien Ökostrom. Das bedeutet, dass der KFP nur funktioniert, wenn die Politik die

Energieversorgung komplett umbaut, was in der dicht besiedelten BRD unmöglich ist. Und Strom aus Afrika ist Fiktion – niemand kann die politische Entwicklung voraussagen.

Eigenartig: Der lapidare Satz auf Seite 67 *„Die Endenergie für Wärme und Treibstoffe sinkt kontinuierlich, wobei durch die zunehmende Elektrifizierung in beiden Sektoren von einem Anstieg im Stromsektor auszugehen ist“*. widerspricht den Aussagen der Diagramme. BAUM bagatellisiert durch das Wort „Anstieg“. Soll damit ausgedrückt werden: alles nicht so schlimm? Das wäre verständlich, weil BAUM die Schwäche des „politisch opportunen“ KFP kaschieren muss.

### **Da das beschriebene Ökostrom-Wunsch-Szenario illusorisch ist, bleibt nur eine massive Endenergieeinsparung auf allen Gebieten.**

Die Technik wird es eben **nicht** richten: wer soll die Bauten und Infrastrukturen für die Umstellung auf grüne Energie bezahlen? Woher nehmen wir die Flächen, die Roh- und Baustoffe, die Arbeitskräfte?

### **Ohne – positiv ausgedrückt – Änderung unserer Gewohnheiten kommen wir nicht weiter.**

Dieser Aspekt fehlt in den Maßnahmen des KFP. Warum? Weil BAUM sehr wohl weiß, dass ein KFP mit „freiheitsberaubenden Grausamkeiten für die Bürger“ bei der politischen Ausrichtung der Herrenberger Verwaltung und des Gemeinderates keine Chance hätte.

### **Der KFP setzt nur „Anreize“**

Die Maßnahmen, besonders im Handlungsfeld Mobilität, laufen folglich nach folgenden Muster ab: Es werden Strukturen erschaffen, die den Bürgern Angebote für klimafreundliche Aktivitäten machen - auf Politiker-Deutsch: Anreize schaffen - , die sie wahrnehmen können oder auch nicht. Wirksame ordnungsrechtliche und monetäre Werkzeuge zur Steuerung sind nicht vorgesehen. Die große Masse der Bürger wird in ihrer Bequemlichkeitsecke verharren.

Besonders ärgerlich ist, dass häufig das Ehrenamt und das freiwillige Engagement für die Bereitstellung klimafreundlicher Angebote rekrutiert wird. Ich denke an Schulradler, Radkurierservice, Rikschafahrer – die angegebenen Aufwände in Euro sind dermaßen lächerlich, dass eine anständige Bezahlung der Aktiven nicht eingeplant ist.

Noch ärgerlicher: Man fordert mehr Radkuriere, aber man mutet ihnen ein marodes Radnetz zu, das eher verschlimmbessert wurde und wird. Und alles läuft auf einen „flüssigen MIV“ hinaus, mit weiterhin Tempo 50, dichtem Verkehr und vermutlich noch mehr Vorrang vor Fuß und Rad - bisher findet sich im IMEP und in der „Modellstadt Saubere Luft“ nichts Anderslautendes.

### **Komplett außen vor bleibt der Rebound-Effekt**

Mit dem Besitz eines (angeblich) CO<sub>2</sub>-neutralen umweltfreundlichen E-Autos entfällt das schlechte Gewissen des fossilen Klimasünder. Die Selbstkasteiung durch Bewegung und Transport mit reiner Muskelkraft ist klimatechnisch belanglos. Laufen und Radfahren degradieren zur lustgesteuerten Freizeitbeschäftigung in passender Umgebung, die man mit dem E-Auto anfährt, wobei die Entfernung keine Rolle mehr spielt. Die Folge ist eine Überschwemmung der letzten ruhigen Orte mit Autos. Im Kleinen ist das im Schönbuch zu beobachten, wo Massen von E-MTBs die Wanderwege kaputtfahren, Flora und Fauna den Garaus machen und die letzten wenigen Wanderer in die Büsche treiben.

### **Die nebulöse Rolle des IMEP**

MOB 4 „Evaluierung und Fortschreibung des IMEP“ steht unscheinbar als Einzeiler im der Übersicht auf KFP Seite 12. Wie man ein derart umfassendes Paket an verkehrlichen Maßnahmen solchem Klein-Klein wie „Lastenrad-Konzept“ optisch an die Seite stellen kann, ist schon heftig. Der Grund ist klar: „harte“ Maßnahmen wie Parkraum-Management, verbesserter ÖPNV, Tempolimits, Rad- und Fußwege-Ausbau, Straßenmaut, LKW-Fahrverbote, usw. werden schlicht im „vom Gemeinderat beschlossenen und nicht verhandelbaren IMEP“ belassen **und dem KFP entzogen** – man schleicht sich aus der Misere heraus, die

IMEP-Maßnahmen klimatechnisch zu bewerten. Dazu müsste man ja festlegen, wieviel mehr Busse wie preiswert fahren müssen, welche Straßen als Fahrradstraßen rückgebaut werden, wieviele Parkplätze wo abzubauen sind usw usw.

Dazu passt, dass der IMEP erst 2024 „evaluiert“ werden soll. Ganz klar: Der KFP soll ein Aufschnüren des IMEP verhindern. **Man möchte den Klimabeirat vom IMEP fernhalten.**

### **Die Folge: KFP-Maßnahmen sind oft unklar und inkonsistent**

MOB 14 „Mobilitätsverbesserung an Herrenberger Schulen“ ist ein Beispiel für die Ratlosigkeit von BAUM, einen komplexen Sachverhalt in eine einzelne Maßnahme verpacken zu müssen und mit dem IMEP irgendwie zu verheiraten. Der Satz „Bauliche und verkehrliche Gegebenheiten sind anzupassen (..)“ weist auf einen ganzen Katalog an Maßnahmen hin, die (vermutlich) im IMEP stehen.

---

### **Fazit: Komplett neuer Ansatz für das Handlungsfeld Mobilität**

Das Thema Mobilität ist m. M. das schwierigste. Spielt in Bauen, Industrie, Wirtschaft, Ernährung, Konsum eine entscheidende Rolle. Man kann die Mobilität nicht als Insel im THG-Kosmos betrachten. Ich würde das Handlungsfeld Mobilität beschränken und umbenennen auf "Klimafreundlicher Umbau der **bestehenden** Mobilitätsangebote". Hinein kommen dann Maßnahmen, die in den **aktuellen Zustand** unserer autolastigen Mobilität eingreifen und die Stadt **im Bestand** betreffen: Temporeduzierung, LKW-Durchfahrverbote, Straßenrückbau, Parkraum-Management, Bewohnerparken, mehr ÖPNV, mehr und bessere Radwege, Stadtnavi, E-Ladesäulen, intelligente Verkehrssteuerung, Vorrang für Busse, Fuß- und Radfreundliche Ampeln ...

Mobilitätsmaßnahmen in **neuen** Baugebieten wären dann Bestandteile des Handlungsfelds Bauen und Wohnen. Barocker Schwulst wie "MOB 5 Modellgebiet für zukunftsfähige Mobilität" entfällt dann. In MOB 14 würden die baulichen Maßnahmen entfallen, und das Ganze würde schlanker und verständlicher.

---

Abschließend: Ein Bild sagt mehr als 1000 Worte. Am Sonntag 11. Juli 2021 war der extragroße Parkplatz am Naturfreundehaus überbelegt. Der Zuweg zum Schönbuchturm war gnadenlos zugeparkt. Da passt kein Kinderwagen, kein Lastenrad, kein Rollstuhl durch. Man beachte insbesondere das Kennzeichen des weißen Autos rechts.



Quizfrage: Was müsste im KFP stehen, um solche Szenen in den Griff zu bekommen?

---

## Nachwort

BAUM legt ein Szenario von 19% THG-Einsparung im Verkehrssektor innerhalb 6 Jahren zugrunde, also pro Jahr 3,2%. Das heißt aber: die nächsten Jahre stößt der Verkehr (und Haushalt, Industrie, ...) beinahe unverändert THG aus. Damit steigt der THG-Gehalt der Atmosphäre weiter an. Er ist jetzt schon viel zu hoch...

Fazit: Der THG-Ausstoß muss SOFORT drastisch runter. Ich behaupte, 20% Minderung im Verkehrssektor innerhalb der nächsten 12 Monate wären machbar - und nicht nur 3,2%.

Zum Diagramm Abb. 22 „Entwicklung des Endenergiebedarfs“: Die blaue Kurve „Verkehr“ fällt. Das sieht gut aus. **Das Integral, der THG-Gehalt der Atmosphäre, steigt. Deprimierend.** Das könnte ja den KFP ad absurdum führen. Deshalb findet man die integrale Darstellung praktisch nirgends. Was man kennt, ist das Hockeyschläger-Diagramm der Temperatur. Da gibt es Perioden, in denen die Temperatur auch kurz runtergeht, was Hoffnung suggeriert. Das Hockeyschläger-Diagramm der THG ist eine gnadenlos ansteigende Gerade oder noch schlimmer eine Kurve mit zunehmender Steigung, wenn die ärmeren Länder unseren Lebensstandard nachmachen.

Meine Hoffnung: Der KFP gibt dem Verkehr in Herrenberg einen Schub hin zu einer Mobilität und einer Stadtplanung, **die den Belangen der Menschen dient, die nicht im Auto sitzen.** Aber warum nur machen die Kommunalverwaltungen einen Kniefall nach dem anderen vor einer Bundes-Landes-Kreis-Steinzeit-Verkehrspolitik? Man erzähle mir nichts von Gemeinderat, der die finalen Entscheidungen trifft. Er entscheidet über das, was die Verwaltung ihm vorlegt. Letztere bestimmt die Tagesordnung und formuliert die Vorlagen.

**Der KFP scheint auf den ersten Blick ambitioniert im Hinblick auf 2045. Am Anstieg des THG-Gehaltes der Atmosphäre in den nächsten Jahren ändert er nichts. Wir Alten machen weiter wie immer. Unsere Kinder werden es büßen.**

Herrenberg, 21. Juli 2021

Martin Dietze