



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

**Eckpunkte
der Landesregierung zum
Landeskonzept Mobilität und Klima
(LMK)**



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Inhalt

1	Einführung.....	3
1.1	Klimaschutz im Verkehr in BW.....	3
1.2	Zusammenwirken von Land und Kommunen	4
1.3	Stadt und Land	6
2	Maßnahmen für den Klimaschutz im Verkehr	7
2.1	Mehr Autos fahren klimaneutral	8
2.2	Mehr Tonnen werden klimaneutral befördert.....	9
2.3	Weniger Kfz-Verkehr in den Kommunen.....	11
2.4	Mehr Wege selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß	13
2.5	Öffentlichen Verkehr verdoppeln.....	14
2.6	Übergeordnete Maßnahmen	16
3	Finanzierung	19
3.1	Finanzierungspaket Öffentlicher Verkehr.....	20
3.2	Finanzierungspaket Nachhaltige Mobilität	21



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

1 Einführung

Das Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) stellt dar, wie die Landesregierung plant, in Baden-Württemberg eine attraktive, verlässliche, klimaschonende und barrierefreie, bezahlbare und sichere Mobilität zu ermöglichen. Dabei sollen die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg (KSG BW) im Verkehrsbereich systematisch zügig, flächendeckend und wirkungsvoll umgesetzt werden.

Die Realisierung finanzwirksamer Maßnahmen des LMK wird im Rahmen einer nachhaltigen und vorausschauenden Finanzpolitik erfolgen. Die Bereitstellung von finanziellen Ressourcen bleibt dem Haushaltsgesetzgeber vorbehalten und wird in den jeweiligen Haushaltsaufstellungsverfahren unter Berücksichtigung der haushaltspolitischen Rahmenbedingungen entschieden.

1.1 Klimaschutz im Verkehr in BW

Der Klimaschutz ist eine der größten gesellschaftlichen und politischen Herausforderungen unserer Zeit. Baden-Württemberg beabsichtigt im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg – dem Nachfolger des KSG BW –, dass es im Sektor Verkehr bis 2030 55 Prozent seiner CO₂-Emissionen gegenüber 1990 reduziert. Der Verkehrssektor weist mit einem Drittel den größten Anteil an den CO₂-Emissionen in Baden-Württemberg auf. Zudem haben Zuwächse der Verkehrsmengen die bisherigen Erfolge konterkariert.

Im Gegensatz zu anderen Sektoren, ist es im Verkehr bisher nicht gelungen, die CO₂-Emissionen signifikant zu mindern. Mit dem gegenwärtigen Mobilitäts- und Antriebsmix können die Klimaschutzziele von Bund und Land nicht erreicht werden.

Um die Mobilitätsbedürfnisse in verdichteten, aber auch in ländlichen Räumen in einer dauerhaft umweltverträglichen Weise zu gewährleisten, ist ein schnelles und ambitioniertes Vorgehen auf allen staatlichen Ebenen und unter Einbeziehung vieler Akteure notwendig.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Die Landesregierung erarbeitet daher ein Landeskonzept Mobilität und Klima. In diesem Prozess sind kommunale Aufgaben- und Themenbereiche vielfältig betroffen, insbesondere sind auch die Land- und Stadtkreise in ihrer Rolle als gesetzliche ÖPNV-Aufgabenträger tangiert. Landkreistag und Städtetag waren daher in die Erarbeitung des vorliegenden Eckpunktepapiers eingebunden. Sie betonen, dass sie die diesbezüglichen Zielsetzungen des Landes im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik ausdrücklich unterstützen. Sofern sich aus den vorliegenden Eckpunkten die Kommunen und das Land betreffende Maßnahmen ergeben, setzt die kommunale Seite den Vorbehalt, dass entsprechende Mittel in den Kommunalhaushalten – im Rahmen der Leistungsfähigkeit – bereitgestellt und auch angemessene Landesmittel zur Verfügung gestellt werden.

Sie sind Grundlage für einen breiten Beteiligungsprozess sowie einen fachlichen Prüfprozess hinsichtlich ihrer konkreten CO₂-Einsparmöglichkeiten (Klimawirksamkeit) und Wirtschaftlichkeit.

Darüber hinaus sollen Menschen, Unternehmen und Verbände in Baden-Württemberg angeregt werden, in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich zum Erreichen der Klimaziele beizutragen. Dadurch wird die Lebensqualität in Stadt und Land verbessert sowie Chancen für zeitgemäße Produkte und Dienstleistungen zur Mobilität genutzt.

Die Mobilität in Baden-Württemberg soll für alle Menschen attraktiv, barrierefrei, bezahlbar und sicher sein. Die vielschichtigen gesellschaftlichen Mobilitätsbedarfe gilt es klimaneutral zu befriedigen. Eine moderne Mobilität soll Klima und Umwelt schonen, Lebensqualität und Gesundheit verbessern, gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftlichen Erfolg ermöglichen – heute und in Zukunft.

1.2 Zusammenwirken von Land und Kommunen

Die Verkehrswende wird nur gelingen, wenn Land und Kommunen jeweils große Anstrengungen unternehmen. Die Bundesregierung und die EU müssen zudem die zentralen Rahmenbedingungen setzen und sind insbesondere auch finanziell in die Pflicht zu nehmen. EU, Bund, Land und Kommunen müssen ihrer Verantwortung auf der jeweiligen Ebene gerecht werden. Daher setzt sich Baden-Württemberg unter anderem für strenge, in der Praxis



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

umsetzbare, Emissionsstandards für Fahrzeuge ein. Zudem muss der Bund seine Mittel und Kapazitäten bei der Fernverkehrsinfrastruktur neben der Straßeninfrastruktur insbesondere auf den schnellen Ausbau der Schiene und Bundeswasserstraßen konzentrieren sowie finanzielle Anreize für die Antriebswende bei Pkw und Lkw setzen.

Das Land übernimmt dabei vorrangig die Rolle der rechtlichen Rahmensetzung innerhalb seines Kompetenzbereichs, des Wissenstransfers sowie der Infrastruktur und Personalförderung neuer Arbeitsstrukturen. Dies gilt besonders bei der Umstellung auf klimaneutrale Fahrzeuge, beim Rad- und Fußverkehr sowie bei der Neuverteilung des Straßenraums. Auf die Kommunen kommen hier etablierte und neue Aufgaben zur Planung sowie dem Bau und Betrieb (inkl. der Genehmigung) zu. Konnexitätsrelevante Aufgaben können nur auf die Kommunen übertragen werden, sofern Haushaltsmittel dafür vom Haushaltsgesetzgeber etatisiert werden.

Für Landes- und Bundesstraßen und u. a. für Landes-Radschnellwege ist das Land für Planung und Bau zuständig. Im Straßenverkehrs- und Personenbeförderungsrecht eröffnet das Land mögliche Spielräume zur Unterstützung der Verkehrswende und unterstützt damit die unteren Verwaltungsbehörden bei einem klimafreundlichen Vollzug. Im öffentlichen Verkehr stellt das Land mit dem Schienenpersonennahverkehr das Rückgrat eines attraktiven Systems zur Verfügung und leistet einen maßgeblichen Beitrag um die Kommunen bei der Umsetzung attraktiver ÖPNV-Angebote zu unterstützen. Land und Kommunen tragen mit ihrem Personal Sorge für eine schnelle Adaptierung und setzen dazu neben einem Personalaufwuchs im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten auch Vereinfachungen im Arbeitsablauf der Verwaltung um (z. B. durch gemeinsame oder gebündelte öffentliche Auftragsvergabe).

Land und Kommunen haben sich bereits mit vielen Modellprojekten und Förderprogrammen auf den Weg hin zu einer Verkehrswende gemacht. Allerdings bildet dies noch nicht die Flächendeckung, das Ambitionsniveau und die Geschwindigkeit ab, die mittlerweile erforderlich sind, um die notwendigen CO₂-Emissionsminderungen zu erreichen. Die Verkehrswende muss schneller umgesetzt werden. Dazu sollten alle Instrumente im LMK auf lokale Bedingungen angepasst, sozial ausgewogen und nach wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit gestaffelt umgesetzt werden – dies aber parallel für alle Handlungsfelder und im gesamten Land.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

1.3 Stadt und Land

Das LMK konkretisiert die Maßnahmen dafür so, dass die Vorgaben des KSG BW Baden-Württemberg eingehalten und realistisch umsetzbar werden. Unterschiede zwischen verdichteten und ländlichen Räumen werden reflektiert und mit Blick auf die Umsetzung der Maßnahmen berücksichtigt. Schwerpunkte können in Städten bzw. verdichteten Räumen vor allem der Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV, SPNV) in Verbindung mit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, bei einem gleichzeitigen Ausbau der Elektromobilität und alternativer Mobilitäts- und Fahrzeugkonzepte, gelegt werden. In ländlichen Gebieten setzen wir hingegen eher auf klimaneutrale, insbesondere elektrische, Antriebe sowie neue Mobilitätsangebote. Dabei wird auch dem ländlichen Wegebau Bedeutung beigemessen. Mit einer Stärkung des Umweltverbundes (u. a. ÖPNV, SPNV sowie Rad- und Fußverkehr) kann dann perspektivisch auch dort die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr reduziert werden.

Verkehr ist vor Ort immer eingebettet in regionale funktionale Verflechtungen, städtebauliche Gestaltung, infrastrukturelle Versorgung sowie viele weitere kommunale Anliegen. Daher können die veränderte Aufteilung von öffentlichem Raum und weniger Trennwirkungen großer Verkehrsstraßen grundsätzlich geeignete Schlüssel für neue Mobilitätslösungen sein, welche die Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Menschen erhöhen. Soziale Teilhabe soll sich durch diese Entwicklungen verbessern und ein wichtiges Gestaltungskriterium der Verkehrsplanung sein. Für eine überörtlich stimmige und gleichwertige Entwicklung ist es von besonderer Bedeutung, dass für alle Regionen räumlich ausgewogene und nachhaltige Planungen und Abstimmungen erfolgen.



2 Maßnahmen für den Klimaschutz im Verkehr

Der Maßnahmenteil des LMK ist in sechs zentrale Handlungsfelder strukturiert. Die Ausrichtung erfolgt an den fünf Verkehrswendeziele für Baden-Württemberg, ergänzt um übergeordnete Maßnahmen.

Die fünf Verkehrswendeziele korrespondieren mit dem Sektorziel Verkehr, das künftig auch im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg – dem Nachfolger des KSG BW – niedergelegt ist. Das LMK beschreibt, mit welchen Maßnahmen diese Ziele erreicht werden können.

Jede Maßnahme wird in einem Steckbrief beschrieben. Dieser beschreibt jeweils den Zielzustand der Kernmaßnahme und das Hauptinstrument mit dem die Maßnahme erreicht werden soll. Es wird beschrieben, welcher politischen Entscheidungen es bedarf und wie eine Umsetzung in inhaltlicher, zeitlicher und finanzieller Hinsicht geplant ist. Die Umsetzung finanzrelevanter Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt, dass entsprechende Mittel durch den Haushaltsgesetzgeber bereitgestellt werden. Die Anforderungen an Bund und EU und die Aufgaben von Land und Kommunen werden für jede Maßnahme beschrieben. In der Umsetzung werden Unterschiede hinsichtlich verdichteten und ländlichen Räumen skizziert. Die Maßnahme wird bewertet nach ihrer Klimaschutzwirkung, ihrer verkehrlichen Wirkung, ihrer wirtschaftlichen Effizienz und ihrer Wirkung auf die soziale Teilhabe, um Priorisierungen unter den Maßnahmen zu treffen. Kenngrößen zur Messung von Prozess- und Ergebnisfortschritt sind hinterlegt.

Das Eckpunktepapier skizziert dabei welche Überlegungen und Maßnahmen einer gutachterlichen Prüfung unterzogen werden sollen hinsichtlich der Klimawirksamkeit und der wirtschaftlichen Effizienz und was Gegenstand eines geplanten Beteiligungsprozesses von Verbänden und Bürgerinnen und Bürgern werden soll.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

2.1 Mehr Autos fahren klimaneutral

Der Pkw-Verkehr macht heute über 60 Prozent der CO₂-Emissionen des Verkehrs aus. 2021 waren zwar fast 20 Prozent der Neuzulassungen elektrisch, aber im Bestand machten diese nur ein gutes Prozent aus. Daher muss es gelingen, den Anteil elektrischer Pkw (Batterie und Brennstoffzelle) bei den Neuzulassungen Jahr für Jahr steigen zu lassen. Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr werden für reFuels auch Potenziale für die Bestandsflotte gesehen. Die Landesregierung setzt die Roadmap reFuels um.

Bis 2030 sollen zudem ca. 2 Millionen private und ca. 60.000 bis 100.000 öffentliche Ladepunkte im Einklang mit dem Ausbau der Netzinfrastruktur entstehen. Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur wird in der Regel von privaten Anbietern erstellt und kann auf privatem Grund entstehen. Bei Bedarf unterstützen die Kommunen bei der Identifizierung von potentiell bereitzustellenden Flächen. Das Land schafft den gesetzlichen Rahmen und bietet eine ergänzende Unterstützung zur Bundesförderung u. a. durch die Förderung von Personal und von Elektromobilitätskonzepten im Rahmen der in künftigen Haushaltsplänen etatisierten Mittel. Um den Bedarf an 2 Millionen privaten Ladepunkten decken zu können, sind landesrechtliche gesetzliche Vorgaben für neue und bestehende Wohn- und Gewerbegebäude notwendig.

Damit der klimaneutrale, insbesondere elektrisch betriebene, Pkw Standard wird, müssen die Rahmenbedingungen für die Wirtschaftlichkeit auf Bundes- und EU-Ebene fortentwickelt werden. Daher setzt sich Baden-Württemberg unter anderem für strenge, in der Praxis umsetzbare, Emissionsstandards für Fahrzeuge ein.

Damit Baden-Württemberg einer der Leitmärkte für Elektromobilität bleibt, verlässt sich das Land nicht auf EU- und Bundesregeln. Insbesondere Kommunen, die schneller klimaneutral werden wollen, brauchen dazu Werkzeuge. Zur angestrebten Steigerung des Anteils von E-Fahrzeugen können lokal und regional spürbare Vorteile wie Nullemissionszonen in Wohnquartieren, die ggf. temporär ausgestaltet werden, beitragen. Eine Weiterentwicklung der Benutzervorteile soll seitens des Landes initiiert und Modellvorhaben wie die Schaffung von Null-Emissionszonen in Wohnquartieren sollen unterstützt werden.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

2.2 Mehr Tonnen werden klimaneutral befördert

Im Güterverkehr ist das vorrangige Ziel, möglichst viel Verkehr auf Schiene und Binnenschiff zu verlagern, weil dort pro Tonne und Kilometer weniger Energie verbraucht wird. Zudem fährt die Bahn bereits heute zumeist elektrisch und nähert sich schnell einem klimaneutralen Verkehr. Um für den Güterverkehr klimaschutzorientierte Wettbewerbsbedingungen zu erreichen, sollen sich die ökologischen Folgen im Preisverhältnis zum Lkw-Verkehr abbilden. Das Land fordert gegenüber dem Bund eine bundesweite Umsetzung einer Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen. Sollte der Bund dies nicht realisieren, strebt das Land in der zweiten Hälfte der aktuellen Wahlperiode des Landtags eine geeignete Landesregelung an. Die weitere Ausgestaltung der konkreten Umsetzung der Lkw-Maut wird im Austausch zwischen Bund und Land geprüft.

Das Land wird das Güterverkehrskonzept weiterhin umsetzen. Um einen effizienten und nachhaltigen Güterverkehr zu etablieren, braucht es multimodale und defossilisierte Logistikkonzepte mit einer Offenheit hin zu einer autonomen Zustellung von Gütern. Dazu sollen Güterzentren geschaffen werden und Lieferverkehre im Bereich der City-Logistik zum Beispiel durch die Einrichtung von Ladezonen und Mini- und Midi-Hubs gebündelt werden. Die Kommunen sind bei der Unterstützung solcher Vorhaben (z. B. bei Identifizierung und Bereitstellung von Flächen für Hubs, Unterstützung hinsichtlich rechtlicher Umsetzung) als relevante Akteure besonders gefordert. Die bestehende Förderrichtlinie wird vom Land überarbeitet mit dem Ziel, wirtschaftlich attraktive moderne Logistikkonzepte schnell umzusetzen und Voraussetzungen für Reallabore zu schaffen. Die Ausweisung von Verkehrsflächen für das Be- und Entladen können in die Bauleitplanung einfließen. Das Land setzt sich beim Bund und der EU für die Anpassungen der entsprechenden Regelungen ein.

Für eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene muss die Schieneninfrastruktur entsprechend ausgebaut werden, so dass diese auch tatsächlich für den Güterverkehr verfügbar ist. Dies ist notwendig für eine wirtschaftliche Attraktivität, zu der auch die Förderung von erforderlichen logistischen Anlagen wie KV-Terminals, Umschlaganlagen und Gleisanschlüsse gehören. Eine langfristige Finanzierung soll durch eine Fördermöglichkeit für den kommunalen Schienenausbau im Rahmen der bereits vorhandenen Mittel des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

(LGVFG) sichergestellt werden. Die Kommunen können eigene Fördermittel beantragen und unterstützen gleichzeitig private Vorhaben durch Beratung, Einbindung der Bürgerinnen und Bürger und gegebenenfalls Veräußerung von Liegenschaften. Die Verantwortung für den Ausbau der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes liegt beim Bund, für die nicht-bundeseigene Schieneninfrastruktur beim Land sowie den privaten oder kommunalen Streckeninhabern

Diese Verlagerung von Verkehr stößt aber an Grenzen, u. a. wegen der langen Planungs- und Bauzeiten. Daher sollen ergänzend schrittweise immer mehr klimaneutrale Fahrzeuge neu zugelassen werden, vor allem batterieelektrische, aber auch mit Wasserstoff betriebene. Dazu soll eine temporäre Befreiung emissionsfreier Fahrzeuge von der Lkw-Maut den entsprechenden Beitrag liefern. Das Land strebt zudem an, als erstes Bundesland auch für Lkw eine flächendeckende Tank- und Ladeinfrastruktur zu schaffen. Hierfür plant das Land eine verbindliche Konzeption für ein öffentliches E-Laden und oder H₂-Tanken zu erstellen. Bei der geplanten Fortschreibung der Roadmap Wasserstoff durch die Landesregierung unter Federführung des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft wird auch der Ausbau der dafür notwendigen Wasserstoff-Infrastruktur zu berücksichtigen sein.

Obwohl klimaneutrale Lkws überwiegend im Betriebshof bzw. am Ziel laden und tanken werden, wird es notwendig sein, Flächen für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Neben der konzeptionellen Erstellung eines Grundnetzes bedarf es einer Anschubförderung primär durch EU und Bund.

Neben Biokraftstoff wird auch erneuerbarer synthetischer Kraftstoff eingesetzt. Klimafreundlichere reFuels ersetzen dann den verbliebenen Anteil des fossilen Diesels im Schwerlastverkehr und sollen den Flugverkehr durch Beimischungen an klimaneutralem Kerosin klimafreundlicher machen. Die Landesregierung wird sich auch künftig aktiv für Bundes- und EU-Vorgaben für Kraftstoffe (THG-Quote) einsetzen, um u. a. höhere zulässige Beimischungen, die Zulassung synthetischer Reinkraftstoffe sowie eine Unterquote von reFuels für den Einsatz im Schwerlastverkehr zu erreichen.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Die Landesregierung wird die Genehmigung von Strecken zur Nutzung von Lang-Lkw ausweiten.

2.3 Weniger Kfz-Verkehr in den Kommunen

In Baden-Württemberg sind 2022 6,9 Mio. Pkw zugelassen. Ohne Umsteuern wären es 2030 voraussichtlich noch einmal 500.000 mehr. Besonders in Städten lässt sich viel Pkw-Verkehr auf Bahn, Bus, Rad und Fuß verlagern. In ländlichen Räumen ist dies schwieriger, aber auch hier sollen gute Alternativen geschaffen werden, um möglichst vielen Menschen einen Verzicht auf das Auto zu erleichtern.

Um Pkw-Verkehr zu reduzieren, müssen der Straßenraum aufgewertet, Mobilität mit anderen Verkehrsmitteln ermöglicht und der Umweltverbund gestärkt werden. Dazu gehört eine kostendeckende Parkraumbewirtschaftung durch eine entsprechende sozialverträgliche Bepreisung sowie die Umnutzung von Parkplatzflächen. Es gilt mithilfe eines möglichst flächenschonenden Umgangs für umweltfreundliche Verkehrsmittel aber auch weiteren Nutzungen, wie Begegnungs- und Grünflächen, die Qualität der Innenstädte auf Dauer zu verbessern. Weniger Fahrzeuge in einer Stadt bedeuten eine enorme Entlastung des öffentlichen Raums. Dazu muss das Parken auf die dafür vorgesehenen privaten Flächen verlagert werden; selbst in Großstädten wären das die Hälfte aller Stellplätze. Der öffentliche Raum kann entlastet werden, indem z. B. auch in Vororten Garagenparkplätze genutzt werden. Zudem kann auch privates Parkplatzangebot gebündelt werden (z. B. in „Quartiersgaragen“). Dazu tragen kommunale Konzepte für ein örtlich passendes Parkraummanagement bei. Das Land unterstützt entsprechende Parkraumkonzepte sowie die Umgestaltungen und die Umsetzung des kostendeckenden Parkens durch die Kommunen.

Carsharing-Angebote sollen flächendeckend und mit guten Qualitätsstandards in ganz Baden-Württemberg zur Verfügung stehen. Dazu soll das Land zielgruppenspezifische geeignete Geschäftsmodelle auch durch Förderinstrumente unterstützen. Carsharing-Angebote sollen umfassend datentechnisch eingebunden werden und gerade auch im Zusammenhang mit privatem Wohnraum privilegierte Parkplätze geschaffen werden. Die Kommunen sollen Carsharing-Angebote durch Sondernutzung öffentlicher Flächen für Carsharing und zusätzlichen



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

privilegierten Parkraum auf öffentlichen und privaten Flächen unterstützen.

Die Stärkung des Umweltverbundes setzt voraus, dass die Reisezeit attraktiv im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr ist. Die Beschleunigung des Bus- und Radverkehrs durch vielfältige, auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Maßnahmen, eine Neuaufteilung des Straßenraums für einen erhöhten Geh- und Reisekomfort sowie Anschlusssicherheiten im ÖPNV lassen die Reisezeit sinken. Die Kommunen wie auch das Land setzen in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen geeignete Beschleunigungsmaßnahmen um.

Der Verkehr soll über die Verkehrsträger hinweg gesteuert werden. Eine solche intelligente Vernetzung von Verkehrsträgern ist gerade für die Verknüpfung von ländlichen und verdichteten Räumen relevant. Die Verkehrsmanagementzentrale soll daher verkehrssteuernde Maßnahmen u. a. zur Verlagerung des Verkehrs entwickeln und realisieren. Die landeseigene multifunktionale Mobilitätsdatenplattform MobiData BW[®] arbeitet auf das Ziel hin, Mobilitätsdaten und daraus abgeleitete Services kosten-, barriere- und diskriminierungsfrei sowie flächendeckend verfügbar zu machen. Die Kommunen haben eine hohe Bedeutung für gute Datenqualität und ortsangepasste Datennutzung, sie profitieren dabei von der Unterstützung durch MobiData BW[®].

Der berufsbezogene Pkw-Verkehr in Form von Pendeln und Dienstreisen muss klimafreundlicher werden. Durch den Ausbau des ÖPNV sollen die Fahrten mit dem Pkw deutlich reduziert werden. Wo dies nicht gelingt, ist die Umstellung auf klimaneutrale Fahrzeuge voranzutreiben. Auch hier müssen Unterschiede zwischen verdichteten und ländlichen Räumen berücksichtigt werden. Das Land wird die Unternehmen auch weiterhin beim betrieblichen Mobilitätsmanagement unterstützen.

Die vorher genannten Maßnahmen sollen durch eine Abbildung der Klimakosten im Preisgefüge unterstützt werden. Dies soll auf Bundesebene durch einen CO₂-Preis geschehen, für den in wenigen Jahren der Markt über den Preis entscheidet. Die steigenden Kosten für den Pkw-Verkehr müssen jedoch zugleich sozial abgefedert werden, um Armut zu vermeiden und Teilhabe sicherzustellen. Durch einen sozialen Ausgleich, auf Bundesebene sollen negative Auswirkungen auf Haushalte mit geringem finanziellen Spielraum abgefangen werden. Dabei darf die Gruppe derer, die unterstützt wird, sich nicht nur auf Transferleistungsempfängerinnen und -empfänger



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

konzentrieren, sondern soll sich auf alle armutsgefährdeten Haushalte fokussieren.

2.4 Mehr Wege selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß

Bis 2030 sollen die Anteile des Radverkehrs von 10 Prozent auf 20 Prozent und des Fußverkehrs von 21 Prozent auf 30 Prozent der Wege steigen. Hierfür sollen 7000 km RadNETZ Baden-Württemberg bis 2030 auf den Zielzustand ausgebaut und zudem durch 20 Radschnellwege ergänzt werden. Um landesweit einheitliche und radverkehrsfreundliche Rahmenbedingungen zu realisieren, braucht es gesetzliche Regelungen. Das Land passt den Rechtsrahmen der Radverkehrsförderung an. Im LGVFG wird eine attraktive Förderung mit unbürokratischen Abrufmöglichkeiten umgesetzt. Stadt- und Landkreise sind Schnittstelle zwischen Bund/Land und Städten/Gemeinden und koordinieren den Ausbau der Radinfrastruktur in ihrem Gebiet. Die Landesregierung prüft, diese Koordinationsaufgabe als konnexitätsrelevante Pflichtaufgabe gesetzlich zu verankern.

Sichere, lückenlose Fußwegenetze mit attraktiven Breiten und Abtrennung vom Radverkehr tragen wesentlich zu mehr Fußverkehr bei. Da Planung und Ausbau der Fußwege in kommunaler Zuständigkeit liegen, fördert das Land durch das LGVFG den Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur und dem Umbau zu lebendigen Ortsmitten. Außerdem fördert das Land Fußverkehrskonzepte sowie Schulwegepläne. „Kommunen der kurzen Wege“ brauchen eine fußgängerfreundliche Infrastruktur, die nur erreicht werden kann, wenn Kommunen ihre Verkehrs- und Siedlungsplanung neu darauf ausrichten. Die innerörtlichen Ziele sollen zu Fuß und mit dem Rad sicher erreichbar sein. Zudem erleben viele Bürgerinnen und Bürger die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad noch als wenig sicher. Für mehr Sicherheit spielen angemessene Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs eine zentrale Rolle. Viele Kommunen in Baden-Württemberg setzen sich daher für einen Rechtsrahmen ein, der die Einführung von Tempo 30 innerorts im Ermessen der Behörden vereinfacht.

Es gilt, die Strukturen für eine „Kommune der kurzen Wege“ zu schaffen. Das soll mit einem breit angelegten Umbau zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten und Stadtteilen realisiert werden. Dieser Umbau soll durch abgestimmte Standards, Muster- und Beispiellösungen sowie einer landesweiten Qualitätserfassung des Status quo geschafft werden.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Die Kommunen werden beim Umbau von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten durch verbesserte Förderbedingungen im Rahmen der in künftigen Haushaltsplänen etatisierten Mittel nach LGVFG sowie fachlich und kommunikativ und durch eine Service-Stelle unterstützt. Dies erfolgt eingebettet in die Förderung von Straßeninfrastruktur nach LGVFG.

2.5 Öffentlichen Verkehr verdoppeln

Um die Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr in großem Umfang zu ermöglichen, soll dieser ein besseres Angebot und mehr Kapazitäten ausweisen. Bis 2030 sollen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr gegenüber 2010 verdoppelt werden.

Ein ganz wesentlicher Hebel zur Erreichung des Verdopplungsziels ist ein erheblicher Ausbau des Angebots durch Fahrplan- und Taktverdichtungen in allen Räumen – auch in Randzeiten und am Wochenende. In vergleichbaren Vorbildregionen des ÖPNV, vor allem in der Schweiz und in Vorarlberg, werden mit einem eindeutig dichteren Fahrplan und gutem Taktangebot in verdichteten und in ländlichen Räumen deutlich mehr Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt als in vergleichbaren Regionen in Baden-Württemberg. Der ÖPNV-Report des Landes liefert hierzu wichtige Anhaltspunkte mit einem Benchmark für alle Aufgabenträger. Nur bei einem attraktiven, verlässlichen, vertakteten und leicht zugänglichen Angebot werden deutlich mehr Menschen auf Busse und Bahnen umsteigen. Das Land und die Kommunen planen das Angebot für SPNV und ÖPNV in diesem Sinne deutlich und konsequent im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten auszubauen.

Ein wesentlicher Beitrag dazu ist die geplante Mobilitätsgarantie im ÖPNV. Sie soll durch ein verlässliches Angebot mit geeigneten Parametern wie Angebots- und Taktzeiten von 5 bis 24 Uhr den ÖPNV aufwerten und damit den Umstieg auf Bus und Bahn erleichtern. Als Mindestanforderung sollen alle Orte zu den gängigen Verkehrszeiten im Ballungsraum mindestens alle 15 Minuten und im ländlichen Raum alle 30 Minuten angebunden sein. Daraus resultierende Kapazitätsfragen in den Großstädten sollen berücksichtigt werden. Bis 2026 sollen die Mindestanforderungen in der Hauptverkehrszeit umgesetzt sein. Der ambitionierte Ausbau lässt sich in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll nur mit flexiblen und nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

(Kleinbussen, Anruf-Sammel-Taxis etc.) realisieren. Die Umsetzung und Fortentwicklung dieser messbaren landesweiten Mindestbedienstandards im ÖPNV und SPNV nehmen Land und Kommunen als gemeinsame Aufgaben an. Die Überführung des ÖPNV in eine gesetzlich definierte kommunale Pflichtaufgabe ist zu prüfen. Konnexitätsrelevante Aufgaben können nur auf die Kommunen übertragen werden, sofern dafür Mittel vom Haushaltsgesetzgeber bereitgestellt werden.

Flexible und nachfragegesteuerte On-Demand-Verkehre sollen in Schwachlasträumen und -zeiten ergänzend in den öffentlichen Verkehr integriert werden und nicht als Konkurrenz zu ihm auftreten. Kommunale Aufgabenträger sollen dabei durch das Land unterstützt werden, landeseinheitliche, nutzerfreundliche Angebote zu schaffen und sich mit anderen Trägern und relevanten Zielgruppen flexibler Fahrdienste zu vernetzen.

Die Finanzierung des dringend erforderlichen Ausbaus des ÖPNV kann nur als gemeinsame Kraftanstrengung aller verantwortlichen Akteure – Bund, Land und Kommunen – gelingen. Für die Kundinnen und Kunden sollen die Verkehrsverbünde einfache, verständliche und attraktive Tarife anbieten. Hierfür wird im Land ein landesweit gültiges Jugendticket für 365 Euro im Jahr eingeführt, darüber hinaus wird angestrebt die Tarifstrukturen zu vereinfachen und landesweit konsistent auszurichten. Der erforderliche Ausbau von öffentlichen Verkehrsangeboten bedarf auch neuer und langfristig tragfähiger Finanzierungsinstrumente. Als zusätzliches Finanzierungsinstrument sollen die Kommunen einen Mobilitätspass einführen können. Das Land strebt eine gesetzliche Grundlage an, die den Kommunen einen Ausgestaltungsspielraum belässt.

Land und Kommunen wollen Bahnen und Busse zuverlässiger machen und beschleunigen. Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit im Betrieb braucht kompetentes Personal, eine konsequente Digitalisierung und eine ausreichend vorausschauend dimensionierte Infrastruktur. Die Infrastruktur soll insbesondere durch digitale Lösungen optimal ausgelastet werden und dadurch sichere Anschlüsse ermöglichen.

Insbesondere die Digitalisierung der Schiene mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS als Grundlage für die Digitalisierung und Automatisierung des Systems Bahn erlaubt ein strafferes, dichteres und energiesparenderes Fahren durch digital vorausschauende Fahrbefehle.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

So wird die Effizienz und Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs nachhaltig gesteigert. Zudem können sich die Fahrgäste durch einen insgesamt reibungsloseren Ablauf des Schienenverkehrs auf häufigere Verbindungen und sichere Anschlüsse freuen.

Für eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Infrastruktur setzt sich das Land gegenüber dem Bund für einen kapazitätserhöhenden Aus- und Neubau der Schiene sowie für eine sichere Finanzierung aus Bundesmitteln und das notwendige Personal ein. Die Kommunen und Straßenverkehrsbehörden sorgen für eigene Gleiskörper für Straßenbahnen sowie eine Busbeschleunigung im Straßenraum durch städteverträgliche Anpassung und eine angemessene Bevorrechtigung für den ÖPNV.

2.6 Übergeordnete Maßnahmen

Neben den vorangegangenen Maßnahmen, die einzelnen Zielen zugeordnet wurden, gibt es Maßnahmen die übergeordnete Bedeutung haben und die anderen Ziele und Maßnahmen unterstützen. Neben einer Mobilitätskultur im Land sind übergreifende, verkehrsplanerische Maßnahmen erforderlich.

Gelingen können die vorangegangenen Maßnahmen nur, wenn eine nachhaltige Mobilitätskultur und damit das Bewusstsein und die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger für klimafreundliche Mobilität entwickelt wurde. Die Umsetzung der Maßnahmen für eine Verkehrswende braucht eine breite Unterstützung in der Bevölkerung. Das Land strebt besonders mit Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden und Unternehmen entsprechende Partnerschaften an. Für eine gute Information der Bürgerinnen und Bürger zu neuen Mobilitätsangeboten oder geänderten Regelungen sollen vorhandene Kampagnen gebündelt und breiter aufgestellt werden. Die Kommunen integrieren die Angebote des Landes in ihre Kommunikations- und Beteiligungsformate zur Verkehrswende.

Die Klimaschutzziele im Verkehr erfordern in Kommunen eine ganzheitliche und klimaschutzorientierte Verkehrsplanung – und zwar im ganzen Land. Die Planungsgrundlage schaffen Klimamobilitätspläne (KMP), die angelehnt an das SUMP-Konzept der EU (Sustainable Urban Mobility Plan) wichtige Strukturen und Prozesse etablieren. Klimamobilitätspläne & Aktionspläne sollen landesweit und in möglichst allen Kommunen implementiert werden. Als



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Anreiz, einen Klimamobilitätsplan zu erstellen, gewährt das Land im LGVFG einen Klimabonus für die Umsetzung von klimafreundlichen Maßnahmen eines Mobilitätsplanes.

Ziel ist es, die Raum- bzw. Siedlungsentwicklung auf allen Planungsebenen (Land, Region, Kommune), insbesondere im Hinblick auf Wohnen, Gewerbe und Industrie, optimal mit Mobilitätsangeboten zu verzahnen, auch um flächeneffiziente und verkehrssparende Siedlungsstrukturen zu erreichen sowie die Auslastung von Haltepunkten für Bahnen und Regio-Bussen sowie weiteren Infrastrukturen zu verbessern. Im Zuge der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans wird eine Auseinandersetzung mit diesem Thema zwingend erforderlich sein.

Die Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen dringend beschleunigt werden. Für eine effektive Beschleunigung ist es nötig, alle möglichen Stellschrauben auf weiteres Beschleunigungspotenzial hin zu untersuchen und hierbei auch neue Wege außerhalb der bekannten Verfahren zu suchen.

Um dies zu erreichen und auch die Umsetzung weiterer möglicher Maßnahmen zu realisieren, braucht es eine bedarfsgerechte Fachkräfteausbildung und -gewinnung, insbesondere im Bereich der Planung. Die Entwicklung zu einer klimaschutzorientierten Mobilitätsverwaltung benötigt Köpfe, die neue Instrumente entwickeln und anwenden können. Dabei erhalten auch vorhandene Berufsbilder einen neuen Fokus wie zum Beispiel im Bereich der Projektsteuerung und des Projektcontrollings, die dabei helfen, das bestehende Planungspersonal zu entlasten. Das Verkehrsministerium bündelt die Aus- und Fortbildungsaktivitäten in finanzieller, personeller, fachlich-inhaltlicher und organisatorischer Sicht.

Eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur ist sowohl für den Individualverkehr als auch für den ÖPNV zwingend notwendig. Es gilt weiterhin: „Sanierung vor Aus- und Neubau“. Wir setzen noch stärker den Schwerpunkt auf die nachholende Sanierung des „Landesvermögens Straße“ und sichern die Mobilität, indem wir Straßen und Brücken, Tunnel und Stützmauern sanieren. Die Umsetzungskonzeption der Landesregierung für die Projekte des Bundesverkehrswegeplans im Straßenbau hat sich bewährt und Vertrauen geschaffen. Wir werden die Projekte, deren Planung bis 2025 begonnen werden soll, daher weiterhin im stetigen Austausch mit dem Bund verlässlich



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

umsetzen. Um die Lebensqualität der Menschen zu verbessern und negative Umweltauswirkungen zu minimieren, sind auch künftig Neu- und Ausbaumaßnahmen sinnvoll und notwendig. Dazu zählen insbesondere Ortsumgehungen, wenn damit zugleich Ortsmitten aufgewertet und umgestaltet werden, sowie die Beseitigung von Stauschwerpunkten.

Der Straßenbau soll zum Erreichen der Klimaziele weiterentwickelt werden. Vorgaben für eine klimafreundliche Straßenerhaltung sollen weiterentwickelt werden und zum Einsatz kommen, z. B. bei der Verwendung von Recyclingmaterialien, der computergestützten Baustellenabwicklung sowie bei Vorgaben für Baustoffe und Bauverfahren. Das Land setzt Straßenneubauprojekte des Maßnahmenplans für Landesstraßen, die bis 2025 mit Planungsbeginn vorgehen sind, um. Die weiteren Projekte im Maßnahmenplan Landesstraßen sollen einem Klima-Check als zusätzlichem Kriterium unterzogen werden. Dasselbe gilt für künftige Straßenbauprojekte, die eine Förderung nach dem Landsgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) erhalten. Die Straßeninfrastruktur weist aufgrund der Netzstruktur bei der Bewältigung von Klimafolgen eine höhere Resilienz auf als die Schieneninfrastruktur.

Auch Fliegen gehört zur Mobilität. Damit wir unsere Klimaschutzziele in diesem Bereich erreichen können, sind besondere Anstrengungen und Innovationen notwendig. Deshalb wird von baden-württembergischem Boden eine Initiative für klimafreundlicheres Fliegen starten. So werden wir die klimaschädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs mit Start oder Ziel in Baden-Württemberg reduzieren. Wir werden weiterhin Projekte für den Einsatz von reFuels im Flugverkehr unterstützen. Zur Defossilisierung des Luftverkehrs wollen wir unsere weiteren Flughäfen und Landeplätze bei entsprechenden Pilotprojekten unterstützen. Dabei setzen wir auf die Kraft neuer technologischer Entwicklungen im Bereich der Luftfahrzeuge, neuer Antriebstechnologien und reFuels. Unser Ziel ist nicht die Verlagerung des Flugverkehrs auf andere Flughäfen außerhalb Baden-Württembergs, sondern die Verlagerung von mehr Flugverbindungen auf die Schiene. Um regionale Luftverkehrsstandorte zu verbessern, können in begründeten Einzelfällen, unter Beachtung des europäischen Rechts, einmalige Investitionsmittel gewährt werden. Wiederkehrende Finanzhilfen sehen wir nicht vor.



3 Finanzierung

Infrastruktur, Betrieb und geeignetes wie ausreichendes Personal brauchen eine langfristig gesicherte Finanzierung. Dies wird einerseits nur mit auskömmlichen Mitteln gelingen und erfordert andererseits eine Aufgabenkritik und Priorisierung in allen Verwaltungsbereichen. Insbesondere ist ein doppelter Nutzen dort zu erzielen, wo klimaschädliche Subventionen, die der Verkehrswende entgegenstehen, beendet werden können. Um begrenzte Mittel zielgerichtet einzusetzen, befinden sich bereits heute verfügbare Lösungen im Fokus, z. B. die Elektromobilität bei Pkw.

Die Haushaltslage des Landes und der Kommunen sind unter anderem aufgrund der Folgen der Corona-Pandemie, des Klimawandels und des Ukraine-Krieges angespannt. Hinzu kommt, dass bereits die Sicherstellung des heutigen Angebotes durch Preissteigerungen für Personal, Energie und Baumaterialien mehr Kosten erzeugt, was sowohl bei der bestehenden wie auch künftigen Finanzierung eine Herausforderung ist.

Das Land fordert eine bundesweite Umsetzung der Lkw-Maut für Landes- und Kommunalstraßen. Sollte der Bund dies nicht realisieren, strebt das Land in der zweiten Hälfte der aktuellen Wahlperiode des Landtags eine geeignete Landesregelung an. Die Kommunen setzen die Parkraumbewirtschaftung klimaschutzorientiert und ortsangepasst im öffentlichen Raum um. Der Bund muss mit wesentlichen Beträgen den öffentlichen Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur langfristig finanzieren.

Land und Kommunen können sich die im folgenden skizzierten Leitlinien für zwei übergreifende Finanzierungspakete vorbehaltlich der jeweiligen haushaltspolitischen Rahmenbedingungen und der Haushaltsaufstellung vorstellen.

Die Landesregierung bringt diese Vorstellungen unter Berücksichtigung der aktuellen Haushaltssituation in die Haushaltsberatungen ein. Die kommunalen Landesverbände beraten ihre Mitglieder bei einer Umsetzung in der kommunalen Haushaltsplanung.



3.1 Finanzierungspaket Öffentlicher Verkehr

Das Land und die meisten Kommunen haben bereits in den letzten Jahren große finanzielle Anstrengungen unternommen, den öffentlichen Verkehr quantitativ und qualitativ auszubauen. Es gibt allerdings unterschiedliche Ausgangslagen in verschiedenen Raumschaften, die für die weitere Ausgestaltung zu beachten sind.

Das Finanzierungspaket Öffentlicher Verkehr umfasst die folgenden Leitlinien:

- Die Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus zur Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Land und Kommunen. Das Land ist Aufgabenträger für den attraktiven und leistungsfähigen Schienenpersonen-nahverkehr, die Stadt- und Landkreise für einen flächendeckenden attraktiven ÖPNV.
- Die Kostenermittlung zum Finanzierungsbedarf der geplanten Mobilitätsgarantie im kommunalen ÖPNV in ländlichen und städtischen Räumen erfolgt im Rahmen des Projektes mit den Modellkommunen.
- Das Land setzt sich für eine umfassende Erhöhung der Regionalisierungsmittel beim Bund ein. Die Länder haben dies übereinstimmend seit Sommer 2021 gefordert.
- Zur Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus sind neben einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel auch zusätzliche Landesmittel erforderlich. Über die Bereitstellung zusätzlicher Mittel entscheidet der Haushaltsgesetzgeber.
- Die Kommunen finanzieren den ÖPNV-Ausbau durch zusätzliche Mittel insbesondere für den Ausbau des Angebots durch Fahrplan- und Taktverdichtungen (auch in Randzeiten und am Wochenende) sowie für Kapazitätserweiterungen und den Umbau der Infrastruktur zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des kommunalen ÖPNV.
- Das Land unterstützt die Kommunen beim Betrieb von On-Demand-Verkehren zur Gewährleistung der angestrebten Bedienqualität insbesondere in peripheren Gebieten und in Zeiten mit niedriger Nachfrage.
- Der geplante Mobilitätspass ist ein wichtiger Baustein für die Mitfinanzierung zum Ausbau des ÖPNV über die geplante Mobilitätsgarantie hinaus. Das Land schafft eine Rechtsgrundlage, damit Kommunen den Mobilitätspass zur Drittnutzerfinanzierung zum Ausbau des ÖPNV einführen können.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

- Der öffentliche Verkehr erfordert erhebliche Finanzmittel und ist daher auf signifikante Einnahmen von den Nutzerinnen und Nutzer angewiesen. Dauerhafte Zuschüsse des Landes zu abgesenkten Ticketpreisen stehen für einen Angebotsausbau nicht zur Verfügung. Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger daher mit Förderprogrammen im Rahmen der in künftigen Haushaltsplänen etatisierten Mittel bei der Finanzierung günstiger Tarife.
- Für die Realisierung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs und des Deutschlandtakts sind Investitionen in die Bundesschienenwege von weit über 100 Mrd. Euro erforderlich. Die bisher im Bundeshaushalt für die Umsetzung des Bedarfsplan Schiene vorgesehenen Mittel von rund 2 Mrd. Euro pro Jahr reichen nicht ansatzweise aus, um die Ziele der Bundesregierung zu erfüllen, auf der Schiene die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln und den Deutschlandtakt umzusetzen.

3.2 Finanzierungspaket Nachhaltige Mobilität

Das Land und die meisten Kommunen haben bereits in den letzten Jahren begonnen, die nachhaltige Mobilität quantitativ und qualitativ auszubauen. Es gibt allerdings unterschiedliche Ausgangslagen in verschiedenen Raumschaften, die für die weitere Ausgestaltung zu beachten sind.

Das Finanzierungspaket Nachhaltige Mobilität umfasst die folgenden Leitlinien:

- Der Ausbau der Elektromobilität braucht die schnelle Errichtung von viel Ladeinfrastruktur. Die Kommunen haben eine koordinierende Rolle beim Ausbau der Ladeinfrastruktur in ihrem Gebiet. Dafür sind vor Ort Kümmerer wichtig. Das Land setzt die Förderung mit der Landesinitiative Elektromobilität im Rahmen der vorhandenen und in künftigen Haushaltsplänen etatisierten Mittel fort und macht Modellprojekte für Nullemissionszonen in Wohnquartieren durch Förderung attraktiv für die Anwohnerinnen und Anwohner.
- Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sieht vor, im RadNETZ BW bis 2030 den Zielzustand zu erreichen. Dafür plant das Land die personellen und finanziellen Ressourcen zu erhöhen. Das LGVFG stellt attraktive Förderbedingungen für die Kommunen zur



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Verfügung. Die Kommunen schaffen die Planungskapazitäten für die kommunale Radinfrastruktur, sie werden seitens des Landes durch die beabsichtigte Finanzierung von Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren Radverkehr im Rahmen der in künftigen Haushaltsplänen etatisierten Mittel unterstützt. Das Land vereinfacht seine Fördermittelvergabe und setzt sich beim Bund für verstetigte und verlässliche Bundesmittel zur Radinfrastruktur ein. Der Bedarfsplan für Radwege an Bundes- und Landesstraßen stellt dabei ebenfalls ein wichtiges Instrument zur Schaffung der erforderlichen Radverkehrsinfrastruktur dar.

- Kommunen und Land treiben unter Berücksichtigung der kommunalen Planungshoheit und Selbstverwaltung gemeinsam die Gestaltung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten und Stadtteilen voran. Grundlage für die Umgestaltung soll eine Gesamtbetrachtung unter Einbeziehung aller Verkehrsträger sein. Die jeweiligen Straßenbaulastträger streben gute Querungsmöglichkeiten und städtebaulich ansprechende Umgestaltungen an, die Genehmigungsbehörden wirken auf sinnvolle ortsangepasste Lösungen hin. Das Land stellt für die Umgestaltung von Landesstraßen in eigener Zuständigkeit Mittel aus dem Landeshaushalt zur Verfügung. Zur Förderung kommunaler Straßenumbauten stehen Mittel nach dem LGVFG zur Verfügung.
- Der Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur ist eine originär kommunale Aufgabe. Die Landesregierung plant die Fußverkehrsförderung im Land systematisch fortführen und weiterhin Fußverkehrschecks anzubieten.
- Die Straßeninfrastruktur dient der Mobilität der Menschen und dem Transport von Waren und Gütern. Sie nutzt dem Kfz-, Fuß-, Rad-, Bus- und Güterverkehr. Insbesondere der Erhalt und Umbau einer für alle Verkehrsteilnehmenden leistungsfähigen, intakten, verlässlichen, sicheren und intelligenten Straßeninfrastruktur ist deshalb essentiell für das Gelingen der Verkehrswende, die Entwicklung neuer Mobilitäts- und Antriebsformen und die Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft in einem Flächenland wie Baden-Württemberg. In ländlichen Räumen ist der schnelle Umstieg auf klimaneutrale, insbesondere elektrische Pkw aufgrund geringeren Angebots im Umweltverbund zentral, so dass dort Fragen der Straßeninfrastruktur für E-Mobilität noch wichtiger als in urbanen Räumen sind.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

- Das Land plant die begonnene initiale anteilige Finanzierung von Personalstellen in den Kommunen für dezidierte Aufgaben zur Umsetzung von Maßnahmen des LMK im Rahmen seiner Möglichkeiten fortzuführen. Das Land plant die gesetzliche Verankerung und dauerhafte Finanzierung von Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren für Mobilität und Klimaschutz. Das Land sichert die adäquate Personalausstattung der Landesagenturen, Regierungspräsidien und des Verkehrsministeriums zur Umsetzung der Aufgabe des LMK gemäß den Regelungen des KSG BW zu. Das Land führt dafür auch eine systematische Aufgabenkritik und Priorisierung durch, insbesondere um klimaschädigende Aktivitäten zu reduzieren und wo möglich zu beenden sowie eine attraktive und verlässliche, klimaschonende und barrierefreie, bezahlbare und sichere Mobilität sicherzustellen.
- Über die Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen sowie durch Parkgebühren besteht die Möglichkeit zusätzliche Einnahmen für die Verkehrsinfrastrukturen zu generieren.