



BUND | Marienstr. 28 | 70178 Stuttgart

Ministerium für Verkehr
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

poststelle@vm.bwl.de
Peter.Baier@vm.bwl.de,
wolf.engelbach@vm.bwl.de

**Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland**

**Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**

Martin Bachhofer
Landesgeschäftsführer
Marienstraße 28
70178 Stuttgart
Tel. +49 711 620306-13
martin.bachhofer
@bund.net

30.09.2024

Anhörung – Entwurf des Landesmobilitätsgesetzes (LMG)

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Erdmenger,

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V., dankt für die Übersendung des Entwurfs des Landesmobilitätsgesetzes und nimmt hierzu wie folgt Stellung.

I Grundsätzliche Anmerkungen

Wir begrüßen grundsätzlich den vorliegenden Gesetzesentwurf. Die Notwendigkeit für ein solches Rahmengesetz mit Leitlinien zur Gestaltung der Verkehrswende hin zu einer „nachhaltigen, klimafreundlichen und verlässlichen Mobilität“ ist unbestreitbar. Sie ergibt sich nicht allein aus dem Koalitionsvertrag, sondern vor allem aus § 7 KlimaG BW i.V.m. § 10 KlimaG BW. Die öffentliche Hand hat im Rahmen ihrer Planungen und Entscheidungen die europäischen wie nationalen Klimaziele bestmöglich zu berücksichtigen und die Transformation in eine klimaresiliente Gesellschaft zu unterstützen. Für den Verkehrssektor hat sich die Landesregierung das Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 55% zu senken. Bis 2040 soll Netto-Klimaneutralität erreicht werden. Angesichts dessen, dass der Verkehrssektor weiterhin „das Sorgenkind Nummer 1“ der sozial-ökologischen Transformation ist und in über 30 Jahren keine oder eine nur unwesentliche Treibhausgasreduktion erreicht werden konnten, sind effektive und schnell wirksame Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Mobilitätssystems essenziell.

Spendenkonto
Sparkasse Hegau-Bodensee
IBAN DE64 6925 0035 0004 0881 00
BIC SOLADES1SNG

Geschäftskonto
Sparkasse Hegau-Bodensee
IBAN DE78 6925 0035 0004 0084 05
BIC SOLADES1SNG

Vereinsregister
AG Freiburg 50101
Steuernummer
18163/08461
USt-ID-Nr.
DE 215033163

Der BUND ist eine anerkannte Natur- und Umweltschutzvereinigung nach UmwRG und NatSchG Baden-Württemberg. Mitgliedsbeiträge und Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit

Da im KlimaG BW selbst kaum Regelungen für den Mobilitätsbereich getroffen wurden, ist das Landesmobilitätsgesetz als sektorspezifisches Klimaschutz- und -anpassungsgesetz zu betrachten. Maßstab für die daran enthaltenen Ziele und Instrumente ist daher unmittelbar die Erreichung der baden-württembergischen Klimaziele.

Im allgemeinen Teil wurde der dringende Handlungsbedarf korrekt skizziert und völlig zurecht das Anliegen vorgebracht, ein juristisches Fundament für den „Weg zu einer neuen Mobilitätskultur“ zu schaffen. Leider wird der Gesetzesentwurf diesem Anspruch inhaltlich nicht gerecht. Er stellt vielmehr lediglich den kleinsten gemeinsamen Nenner dar, auf den man sich zwischen den Koalitionspartnern verständigen konnte. Ob damit tatsächlich ein Beitrag zur Erreichung der „landeseigenen“ Klimaziele geleistet werden kann, ist höchst fraglich. Es besteht erheblicher Nachbesserungsbedarf. Mit dem aktuellen Entwurf des LMG ist es gelungen, eine Reihe sinnvoller rechtlich-planerischer Instrumente und Regelungen mit Lenkungswirkung gesetzlich zu fixieren – wenn auch nicht immer in der gewünschten Form und Verbindlichkeit. Was hingegen völlig fehlt, ist ein fachlich fundierter und ausdifferenzierter, klimapolitisch ambitionierter Bezugsrahmen für die vorgeschlagenen Instrumente. So steht die nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg eher auf wackligen Beinen als auf einem soliden, rechtlichen Fundament.

II Allgemeiner Teil

Der BUND Baden-Württemberg bedauert es außerordentlich, dass beim aktuellen LMG-Entwurf vom ursprünglich vorgesehenen „Zielbild Mobilität 2030“ abgerückt wurde. Es wurde zuvor eine klare Vision klimafreundlicher, sozial und generationengerechter Mobilität gezeichnet und entlang der fünf quantitativen Verkehrswendeziele des Landes auf nachvollziehbare und in sich schlüssige Weise ausformuliert. Übrig geblieben ist eine überschaubare Anzahl deutlich abgeschwächter und teils unkonkreter Allgemeiner und Besonderer Ziele. Es handelt sich hierbei nicht um eine notwendige Straffung des Gesetzestexts. Vielmehr wurden zentrale Bestandteile herausgekürzt und der Charakter des Leit- und Zielbilds entscheidend verändert.

Aus unserer Sicht ist es insbesondere völlig inakzeptabel, dass im vorliegenden Entwurf weder die Verkehrswendeziele des Landes noch das Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) an sich erwähnt werden. Das LMK dient laut Aussage des Verkehrsministeriums als „Grundlage für die kontinuierliche Fortführung und Evaluation der wichtigsten und klimawirksamsten Maßnahmen im Verkehr“. Ein solches Grundlagenpapier ist zwingend rechtlich im Landesmobilitätsgesetz zu verankern und inhaltlich eng mit ihm zu verzahnen. Im LMG ist zu definieren, welche Funktionen das Konzept zu erfüllen hat und wie es weiterentwickelt werden soll. Ohne Verankerung im Landesmobilitätsgesetz fehlt der postulierten Grundlage für nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg die notwendige Verbindlichkeit.

Wir kritisieren zudem, dass auch auf die verkehrsträgerbezogenen Strategien und Konzepte des Landes, v.a. die ÖPNV-Strategie 2030, die Radstrategie und die derzeit entstehende Fußverkehrsstrategie, aber auch die Elektrifizierungsstrategie oder das Streckenreaktivierungskonzept, im LMG-Entwurf nicht explizit verwiesen wird. Diese Bezüge müssen zwingend hergestellt werden, denn das Landesmobilitätsgesetz ist als sogenanntes Rahmengesetz konzipiert. Eine seiner Kernfunktionen ist demnach, den Rahmen für die weitere Entwicklung der nachhaltigen Mobilität im Land abzustecken. Unseres Erachtens bedeutet dies, dass das LMG (auch) dazu dient, die untergeordneten themen- oder verkehrsträgerbezogene Strategien und Konzepte rechtlich zu legitimieren, sie untereinander zu koordinieren und kursorisch auf ihren Inhalt zu verweisen. Analog zum LMK gilt es auch im Verhältnis zwischen LMG und den verkehrsträgerbezogenen Fachkonzepten eine enge inhaltliche Verzahnung herzustellen. In der Radstrategie, dem Elektrifizierungskonzept etc. ist detaillierter auszuführen, was im LMG und LMK an Zielen und Leitlinien vorgegeben wird. Dies sollte nicht zuletzt auch als Chance für die Landesregierung begriffen werden, die vorhandenen landeseigenen Strategien, Initiativen und Förderprogramme für die Mobilitäts- und Antriebswende positiv hervorzuheben und vor allem die Pflicht zu deren Umsetzung zu formulieren und langfristig abzusichern.

Zu §2 – Allgemeine Ziele

§ 2.2: Barrierefreiheit

Wir begrüßen ausdrücklich das Bekenntnis des Landes zur Barrierefreiheit und der gleichberechtigten Teilnahme aller Menschen am Straßenverkehr. Die Transformation des Mobilitätssystems im Land gelingt nur, wenn alle Menschen mitgenommen werden. Wir plädieren aber für ein umfassenderes Verständnis von Barrierefreiheit im Sinne sozial gerechter Mobilität. Barrierefreiheit darf sich nicht allein auf die Teilhabe von Menschen mit körperlicher oder geistiger Behinderung beziehen. Wir fordern ein Recht auf Mobilität, dass in gleicher Weise für alle gilt, unabhängig von Führerscheinbesitz und Einkommen, Alter und kultureller Zugehörigkeit. Sämtliche Formen von mobilitätsbezogener Benachteiligung sind wenn immer möglich zu vermeiden oder zumindest abzumildern. Alle Formen von Mobilitätsarmut sind entschieden zu bekämpfen.

Zu hinterfragen ist ferner, ob eine Soll-Regelung hier ausreichend ist. Der Fokus auf die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist richtig und sinnvoll. Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten muss von klein auf erlernt und verinnerlicht werden. Wir weisen an dieser Stelle gerne darauf hin, dass sichere, eigenständige Mobilität von Kindern u.a. flächendeckend Tempo 30 innerorts, eine durchgehende und ausreichend dimensionierte Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, eine weitgehende Neuaufteilung des öffentlichen Raums und eine massive Reduktion des Pkw-Verkehrs erfordert.

§ 2.3: Digitalisierung

Wir befürworten grundsätzlich die Stärkung digitaler Instrumente zur Förderung eines effizienten und verlässlichen Wechsels zwischen den Verkehrsarten. Anzuführen ist hier besonders die Verbesserung von anbieter- und verkehrsträgerübergreifendem Routing und Ticketing. Auch ein Einsatz für die „Flüssigkeit und Leistungsfähigkeit des Bus-, Fuß- und Radverkehrs“ findet selbstredend unsere Zustimmung. Zwingend zu beachten sind aber eine hohe Energieeffizienz und Datensparsamkeit der digitalen Anwendungen. Im Sinne der

Barrierefreiheit und der gesellschaftlichen Teilhabe, müssen intermodale Wegeketten auch weiterhin 100% analog zurückgelegt werden können. Genauso wichtig wie die Möglichkeiten der Digitalisierung sind deshalb die Sichtbarkeit und Verständlichkeit der Mobilitätsangebote sowie deren räumliche Nähe zueinander. Nicht zuletzt muss, ganz im Sinne der Mobilitätsgarantie, die flächendeckende Verfügbarkeit unterschiedlicher klimafreundlicher Mobilitätsangebote gewährleistet werden – z.B. über den landesweit beschleunigten Ausbau von Mobilitätsstationen.

§ 2.4: Multi- und Intermodalität im Güterverkehr

Ebenfalls unterstützen wir die Bemühungen um verstärkte Inter- und Multimodalität bei der Güterbeförderung zugunsten klimafreundlicher Transportmittel. Hier hinkt das Land bei der Zielerreichung dem eigenen Anspruch noch sehr weit hinterher, sodass eine Beschleunigung dringend erforderlich ist. Wir regen an, den Absatz weiter zu konkretisieren. Bezüglich der regionalen Güterandienung sollte klargestellt werden, dass hier, wie in der Gesetzesbegründung ausgeführt, auf die Reaktivierung und den Neubau von Gleisanschlüssen in Gewerbegebieten abgezielt wird. Über eine reine Prüfung von Gleisanschlüssen hinaus sollten die Erweiterung und Neuausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten verpflichtend an das Vorhandensein oder die Errichtung von Gleisanschlüssen gekoppelt werden. Auch die angestrebte Förderung einer nachhaltigen Citylogistik sollte im Gesetzestext explizit benannt werden, idealerweise mit Verweis auf das Güterverkehrskonzept Baden-Württemberg.

§ 2.1: Straßeninfrastruktur

Als völlig unzureichend bewerten wir jedoch das Bekenntnis zu „einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen und intelligenten Straßeninfrastruktur“ (§2 Satz 1). Zwar ergibt sich aus der Gesetzesbegründung, dass hier auf eine Gleichberechtigung aller straßengebundenen Verkehrsträger abgestellt werden soll, sodass der Umweltverbund nicht länger gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr benachteiligt wird – doch lässt sich die gewählte Formulierung leicht als „Generalvollmacht für mehr Straßenbau“ interpretieren. Zudem fehlt hier ein Bekenntnis zu einer ebenso zuverlässigen, intakten und leistungsfähigen Schieneninfrastruktur.

Es spricht unseres Erachtens nichts gegen den gezielten Ausbau und die Beschleunigung des Busverkehrs. Es gilt jedoch Folgendes zu beachten: Statt die Chance zu ergreifen, einen klaren Vorrang des Umweltverbunds und hier besonders der aktiven Mobilität rechtsverbindlich festzuschreiben, wird MIV, Rad- und Fußverkehr unter dem schwammigen Begriff „weiterer Verkehr“ zusammengefasst. Es wird völlig offengelassen, wie stark auch zukünftig noch der Pkw-Verkehr gefördert werden soll. Ein (Auto-)Straßenbau, der über die notwendige Sanierung und Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes hinausgeht, ist völlig unzeitgemäß und entschieden abzulehnen. Stattdessen appellieren wir eindringlich, wenn immer möglich den Rückbau und die Entsiegelung von Straßen zugunsten von Grün- und Freiflächen voranzutreiben oder zumindest zugunsten des Umweltverbunds umzuwidmen.

Forderung nach weiteren allgemeinen Zielen

Unseres Erachtens müssen zwingend weitere allgemeine Ziele und Prinzipien einer umwelt-, klima- und sozialgerechten Verkehrs- und Mobilitätswende im Landesmobilitätsgesetz verankert werden. Diese waren zurecht größtenteils in der ursprünglichen Version des Gesetzesentwurfs enthalten:

- Unterlassung jeglicher vermeidbarer Flächenversiegelung und Grundprinzip flächensparenden Bauens. Nicht mehr benötigte Verkehrsinfrastruktur ist umgehend zurückzubauen.
- Verpflichtender Klimacheck nach wissenschaftlichen Vorgaben für alle im Einflussbereich des Landes liegenden Straßenbauprojekte. Ein gewichtiger Faktor eines solchen Klimachecks muss ein realistisch berechneter und dargestellter induzierter Verkehr werden. Dieser muss in die Abwägung einfließen. Der Klimacheck geht übrigens auf ein Versprechen aus dem Koalitionsvertrag zum umfassenden Klimacheck im Straßenbau ab 2025 zurück. Es ist also auch eine Frage der politischen Glaubwürdigkeit diesen nun auch im LMG gesetzlich zu verankern. Alternativ kommt eine Verankerung im KlimaG BW in Betracht – mit explizitem Verweis darauf im LMG.
- Absoluter Vorrang des Umweltverbunds. Ziel muss es sein, in intermodalen Wegeketten mit dem Umweltverbund im Vergleich zum Pkw regelmäßig gleiche oder bessere Reisezeiten zu erzielen. Das bedeutet neben einer gezielten Förderung und Beschleunigung von ÖPNV und Radverkehr (Planungsvorrang für den Umweltbund) v.a. auch eine massive Beschränkung und Verlangsamung des MIV. Ohne dies nimmt nur der Gesamtverkehr zu.
- Hoher Stellenwert des Gesundheits- und Lärmschutzes. Auch im Freien muss der Schutz der Menschen vor Verkehrslärm und Luftschadstoffemissionen strikt beachtet werden. Nur so verbessert sich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
- Primat naturnaher Gestaltung von Verkehrsflächen und Verkehrsbegleitflächen. Die Förderung des Biotopverbunds – d.h. insb. die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes für Tiere – soll bei allen Planungen stets berücksichtigt werden. Die Verfügbarkeit ausreichend dimensionierter Grünräume mit heimischer und biodiversitätsförderlicher Bepflanzung ist zu gewährleisten.

Zu §3 – Besondere Ziele

§ 3 (1) – Vision Zero

Wir begrüßen ausdrücklich die Aufnahme der Vision Zero in das Landesmobilitätsgesetz. Die Sicherheit, insb. von Fußgänger*innen und Radfahrenden, hat absolute Priorität und darf keinesfalls zugunsten eines flüssigeren Pkw-Verkehrs geopfert werden. Um die Verkehrssicherheit bei der Nutzung des Umweltverbunds jederzeit sicherzustellen, darf auch nicht vor unpopulären Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und Straßenverschmälerungen zurückgeschreckt werden. Die hervorgehobene Bedeutung der Verkehrssicherheit als Anordnungsgrund für Einschränkungen des Kfz-Verkehrs wurde in der jüngsten StVG-Novelle vom 14.06.2024 ausdrücklich bestätigt.

§ 3 (2): Führung des Fuß- und Radverkehrs – Gestaltung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur

Wir befürworten zudem das grundsätzliche Bekenntnis zum getrennten Führen des innerörtlichen

Fuß- und Radverkehrs. Auch dass bei hohem Verkehrsaufkommen eine gemeinsame Führung des

Rad- und Kfz-Verkehrs nur mit Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich sein soll, erscheint uns sachgerecht. Wir weisen darauf hin, dass dieser Leitsatz auch im Fall eines hohen Radverkehrsaufkommens gelten muss.

§ 3 (2) Satz 1 zu fuß- und radverkehrsfreundlich ausgestalteter sowie bedarfsgerecht dimensionierter Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur bitten wir zu konkretisieren. Sofern an dieser Stelle keine verbindlichen Qualitätsstandards für eine fuß- und radverkehrsfreundliche Infrastruktur genannt werden können, sollte zumindest auf weitergehende Angaben zur Ausgestaltung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur in der Radstrategie, der E-Klima-Richtlinie, den ERA, EFA etc. verwiesen werden. In jedem Fall umfasst eine bedarfsgerechte Gestaltung die flächendeckende Etablierung zusammenhängender, sicherer und regelmäßig bevorrechtigter Rad- und Fußwegenetze. Bei der Dimensionierung der Radverkehrsinfrastruktur ist auf die Eignung für Pedelecs und Lastenräder zu achten. Auch eine steigende Verbreitung von S-Pedelecs sollte berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind zukünftige, durch die Erfordernisse der Klimaziele im Verkehr steigende Bedarfe im Rad- und Fußverkehr zu berücksichtigen. Um die benötigten Flächen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen, sind wenn immer möglich bisher dem MIV vorbehaltene Verkehrs- und Parkflächen umzuwidmen. Es muss die Regel sein, dass die Inanspruchnahme von Natur- und Agrarflächen unterbleibt und zunächst vorhandene Verkehrsflächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umgestaltet werden.

§ 3 (3): Ortsmittenprogramm – Parkraummanagement

Wir verfolgen das Ortsmittenprogramm des Landes grundsätzlich wohlwollend und begrüßen seine rechtliche Verankerung im LMG. Straßenumgestaltungen im Rahmen des Ortsmittenprogramms sollten wenn immer möglich einer Neuaufteilung des Straßenraums „von außen nach innen“ folgen. D.h. es wird zuerst Platz für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV geschaffen. Wenn dann noch genügend ungenutzte Fläche übrigbleibt, kann die Integration von Autofahrspuren und -stellplätzen erwogen werden.

Den öffentlichen Verkehrsraum von parkenden Fahrzeugen zu entlasten, liegt selbstredend im Umwelt- und Klimaschutzinteresse der Allgemeinheit – solange damit nicht mehr Spuren für den MIV geschaffen werden sollen. Unseres Erachtens hat ein umfänglicher und sukzessiver Abbau von Pkw-Stellplätzen zu erfolgen, um Platz zu schaffen für Grünflächen, Erholungs- und Begegnungsräume, Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie Lieferzonen und Mobilitätspunkte. Diese massive Reduktion öffentlich zugänglichen Parkraums ist dabei anlassunabhängig, also auch unabhängig von weitergehenden Umbau- und Umplanungsvorhaben umzusetzen. Kommunen sollen zudem ermuntert werden, sich im Rahmen der Bauleitplanung auch für die Verringerung privater Stellplätze einzusetzen – etwa durch niedrige Stellplatzschlüssel in Kombination mit kommunalen oder quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten.

Wir appellieren an die Landesregierung, das berechtigte und ökologische sinnvolle Anliegen der Parkraumreduktion mit konkreten Instrumenten und Maßnahmen zu unterfüttern. Es sollten im Landesmobilitätsgesetz Grundsätze und Ziele eines klima- und zukunftsorientierten Parkraummanagements formuliert werden. Denkbar ist ein Vorrang für kleine, leichte, klimafreundliche und effiziente Fahrzeuge oder auch eine stärkere Stellplatzbündelung in Quartiersgaragen. Zu diskutieren ist eine konstante jährliche Rückbauquote oder die Ausweisung großflächiger Parkverbotszonen.

§ 3(4): Antriebswende – Ladeinfrastruktur/Netzanschlüsse für Parkplätze

Wir nehmen zur Kenntnis, dass an dieser Stelle die Antriebswende vom Verbrenner zu klimafreundlicheren Alternativen im LMG verankert werden soll und begrüßen die Priorisierung der Elektromobilität. Wir empfehlen, die heute bereits hohe Bedeutung der Elektromobilität im Schienenverkehr zu betonen und als Vorbild für die Entwicklung bei anderen Verkehrsträgern zu postulieren. Wir fordern, den Absatz um eine klare Absage an die Nutzung synthetischer Kraftstoffe für den Pkw-Betrieb zu ergänzen.

Wir regen an, die Mobilitätswende, d.h. sämtliche Maßnahmen, die auf die Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätskultur abzielen, als mindestens ebenso entscheidend für die Transformation des Mobilitätssystems darzustellen wie die Antriebswende. Eine erfolgreiche Energiewende im Verkehr ist nur möglich, wenn gleichzeitig mittels Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung der Gesamtenergiebedarf des Verkehrssektors stark gesenkt wird.

§ 3 (5): ÖPNV-Anbindung von Baugebieten

Ein bloßer Prüfauftrag an die Aufgabenträger des ÖPNV zur Anbindung von Baugebieten greift unseres Erachtens deutlich zu kurz. Dies ist weder im Sinne der Mobilitätsgarantie noch trägt es zu einem Vorrang des Umweltverbunds bei. Die Siedlungsentwicklung ist konsequent auf das bestehende ÖPNV-Netz hin auszurichten. Die Gesetzgebung im Bereich der Bau- und Siedlungsplanung (Landesplanungsgesetz, Landesentwicklungsplan) sollte im Zuge einer konsistenten Gesetzgebung entsprechend angepasst werden. So würde beispielsweise die Festlegung von verbindlichen Mindestbaudichten für eine ausreichende Zahl an ÖPNV-Nutzer*innen sorgen können.

Neue Baugebiete ohne ÖPNV-Anbindung sind prinzipiell abzulehnen – ein ÖPNV-Anschluss hat i.d.R. spätestens mit der Errichtung der ersten Gebäude zu erfolgen. Wenn ein frühzeitiger ÖPNV-Anschluss ausbleibt, besteht ein hohes Risiko, dass die Bewohnerschaft bereits auf die Nutzung des eigenen Pkws konditioniert und kaum mehr bereit ist, später ihr eingeübtes Mobilitätsverhalten zu verändern.

III Besonderer Teil – Geplante Regelungen im Detail

Wir begrüßen die meisten der im Besonderen Teil getroffenen Regelungen. In einzelnen Punkten halten wir aber eine Nachschärfung oder Ergänzung für dringend erforderlich. Wir kritisieren insbesondere, dass die Mobilitätsgarantie nicht im Landesmobilitätsgesetz verankert werden soll. Sie ist bereits im Koalitionsvertrag festgeschrieben und fungiert als Kernziel der

ÖPNV-Strategie. Ein flächendeckend verlässlicher und attraktiver ÖPNV ist ein zentraler Baustein der Mobilitätswende – quasi das „Rückgrat der nachhaltigen Mobilität im Land“. Daher muss die Mobilitätsgarantie unseres Erachtens zwingend Eingang ins LMG finden, unabhängig von möglichen Haushaltsvorbehalten und mit einer klaren zeitlichen Festlegung. Von einer solchen Festlegung würde auch der Mobilitätspass profitieren, dessen Einführung an „ausreichendes Angebot“ (§21 Abs 1) gekoppelt ist. Durch eine Mobilitätsgarantie würde ein solches geschaffen.

Wir äußern uns zu den einzelnen Abschnitten des Besonderen Teils wie folgt:

§ 5: Koordination der Radverkehrsnetze

Wir begrüßen ausdrücklich die Einführung von Kreiskoordinator*innen für den Radverkehr. Die getroffenen Regelungen erscheinen uns sachgerecht und zielführend. Wir hoffen, dass Ausbau, Erhalt und Koordination der Radinfrastruktur hierdurch erheblich beschleunigt und qualitativ verbessert werden können. Wir regen an, die Radverkehrsinfrastrukturdatenbank Umwelt- und Fachverbänden sowie der interessierten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

§§ 6-10: Beschaffung sauberer Fahrzeuge

Wir lehnen die vorgesehene Verrechnungsregelung (§8) ab. Wenn einzelne Auftraggeber die Möglichkeit haben, die Mindestziele zu unterschreiten, so wird damit die Botschaft vermittelt, dass man sich im Zweifel nicht so sehr für den Klimaschutz anstrengen muss.

§ 11: Mobilitätsdaten

Wir unterstützen die Bemühungen des Landes, verschiedenste Mobilitätsdaten öffentlich zugänglich und barrierearm nach einheitlichen Standards auf einem landeseigenen Portal bereitzustellen. So kann sichergestellt werden, dass Datenbereitstellung und -austausch nicht profitorientiert erfolgen. Der relativ freie Austausch und die vielfältige Nutzung von Mobilitätsdaten durch Gebietskörperschaften, Mobilitätsdienstleistende und die Öffentlichkeit erscheint uns sehr sinnvoll – eine Datenbereitstellungspflicht geboten. Die gewonnenen Daten lassen sich beispielsweise zum Monitoring der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie zur dynamischen Verkehrssteuerung und Parkraumbepreisung einsetzen. Auch ein Beitrag zur verlässlicheren Fahrgastinformation und Anschlussicherung im ÖPNV ist denkbar und wünschenswert. Positive Effekte für Klima und Umwelt sind zu erwarten. Wir mahnen jedoch an, strikt auf Energieeffizienz zu achten und deshalb datensparsame Lösungen zu bevorzugen.

§ 13: Digitale Parkraumkontrolle

Wir begrüßen es ausdrücklich, dass mit dem LMG eine Rechtsgrundlage für die Digitale Parkraumkontrolle in Baden-Württemberg geschaffen werden soll und detailliert ausgeführt wird, wie die dafür notwendigen Daten erhoben und genutzt werden können. Wir fordern explizit eine im Schnitt deutlich höhere Kontrolldichte ein.

Die automatisierte, digitale Parkraumüberwachung mit, ggf. autonom verkehrenden, Scanfahrzeugen ist in anderen europäischen Ländern wie etwa den Niederlanden bereits fest etabliert und hat sich bewährt. Gegenüber der herkömmlichen Kontrolle durch die Ordnungsämter, kann ein erheblicher Effizienzgewinn festgestellt werden. Parkverstöße werden zügiger und häufiger erfasst und in der Folge auch geahndet. So wird die richtige und

wichtige Botschaft vermittelt, dass Falschparken kein Kavaliersdelikt ist und die Nutzung des wertvollen und knappen öffentlichen Raums auch etwas kostet. Digitale Parkraumkontrolle kann, sofern die Kommunen sie auch tatsächlich einsetzen, Bemühungen um ein effektiveres Parkraummanagement entscheidend unterstützen – etwa bei der räumlichen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung oder der Reduktion von Stellplätzen. Zudem werden idealerweise Fuß- und Radwege sowie Bushaldebuchten permanent von Autos freigehalten, sodass der Umweltverbund nicht länger durch uneinsichtige Falschparker*innen ausgebremst wird.

§§ 14-21: Mobilitätspass

Wir unterstützen generell die Einführung des Mobilitätspasses als ein zusätzliches Instrument zur Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus in Landkreisen und Kommunen. Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV hat sich bereits in kleinerem Maßstab, etwa bei Veranstaltungstickets oder Gästekarten, bewährt und das Konzept einer Nahverkehrsabgabe ist in Frankreich bereits seit Langem etabliert und gut erforscht. Mit dem Mobilitätspass erhalten die Kommunen einen größeren finanziellen Spielraum für den dringend notwendigen ÖPNV-Ausbau. Dank des Mobilitätsguthabens in gleicher Höhe und möglicher Ausnahmen für sozial Benachteiligte ist das Instrument sozial gerecht ausgestaltet. Positiv hervorzuheben ist auch die Anrechenbarkeit des Mobilitätsguthabens auf das Deutschlandticket.

Leider wurde beim Mobilitätspass an entscheidender Stelle gekürzt. Unseres Erachtens erscheint es geradezu unverantwortlich, den Arbeitgeber*innenbeitrag und die Straßennutzungsgebühr („Citymaut“) als mögliche Varianten des Mobilitätspasses nicht mehr zu berücksichtigen. Im Pilotversuch hat sich gezeigt, dass gerade in Städten diese beiden Varianten mit einem hohen Einnahmepotential einhergehen würden. Gerade der Arbeitgeber*innenbeitrag wird auch vom Städtetag Baden-Württemberg sowie von großen und bedeutenden Kommunen wie Karlsruhe und Freiburg unterstützt und als sinnvolles Modell eingefordert. Es ist ferner zu erwarten, dass er eine wesentlich höhere Akzeptanz in der Bevölkerung erfährt als die Optionen Einwohner*innenbeitrag und Kfz-Halter*innenbeitrag. Diese beiden Varianten könnten von den Bürger*innen, entgegen der Faktenlage, als zusätzliche Besteuerung und Gängelung durch den Staat verstanden werden. Es steht zu befürchten, dass deshalb nur wenige Kommunen bereit sind, den Mobilitätspass als dann eher unpopuläres Instrument einzuführen. Im Zweifel viel Aufwand für wenig Wirkung. Nicht zuletzt bietet der Arbeitgeber*innenbeitrag Unternehmen die Chance, gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen und öffentlichkeitswirksam ihren Einsatz für den Klimaschutz und das Allgemeinwohl zu demonstrieren.

Die Straßennutzungsgebühr hingegen kann als besonders gerecht angesehen werden, da sie nach dem Verursacherprinzip nur von denjenigen erhoben wird, die tatsächlich mit ihrem Kfz auf den Straßen unterwegs sind. Sie haben quasi eine Ausgleichszahlung zugunsten des ÖPNVs zu leisten, dafür dass sie durch ihr Mobilitätsverhalten Umwelt und Klima schaden.

Weiterhin kritisieren wir die Festsetzungen zu einem ausreichenden „ÖPNV-Mindestangebot“ als Voraussetzung für die Einführung des Mobilitätspasses. Wir begrüßen zwar generell die Forderung nach einem gewissen Mindesterschließungs- und Bedienstandard zum Zeitpunkt der Einführung, halten aber die vorgeschlagenen Mindeststandards für zu hoch angesetzt. Positiv bewerten wir in diesem Zusammenhang, dass auch die teilweise Einführung einer Nahverkehrsabgabe für einzelne Ortsteile vorgesehen ist. Auch die Ausrichtung am Zentrale-Orte-System, wirkt sachgerecht und zielführend. So müssen nicht gleich alle möglichen Relationen nach den definierten Mindeststandards angebunden werden, sondern vorzugweise jene mit hoher Nachfrage.

—
Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading "Martin Bachhofer".

Martin Bachhofer
BUND-Landesgeschäftsführer
—