



**MOBILITÄTS
WENDE**
FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG

c/o VCD Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Str. 15
70178 Stuttgart

Sprecher:
Romeo Edel

info@mobilitaetswende-bw.de

mobilitaetswende-bw.de

An das Verkehrsministerium Baden-Württemberg

26.09. 2024

Stellungnahme der Mobilitätswendeallianz Baden-Württemberg zum Entwurf des Landesmobilitätsgesetz

Grundsätzliche Anmerkungen

Das Anliegen des Landesmobilitätsgesetz begrüßen wir grundsätzlich. Ein solches Rahmengesetz ist notwendig, um nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg zukunftsfähig zu gestalten.

Die Pflicht für ein solches Gesetz ergibt sich sowohl aus dem Koalitionsvertrag (S.122) als auch aus dem KlimaG BW (§7 und 10). Das Ziel der Landesregierung für den Verkehrssektor ist es, die Treibhausgasemissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 55 % zu senken. In den vergangenen 30 Jahren gab es bedauerlicherweise keine bzw. eine nur unwesentliche Treibhausgasreduktion. Umso dringender sind jetzt effektive und schnell wirksame Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Mobilitätssystems.

Im vorliegenden Entwurf fehlen die Bezüge zu den Verkehrswendeziele des Landes und zum Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK). Das „Zielbild Mobilität 2030“ ist nicht zu erkennen. Dieses zeichnet eine klare Vision klimafreundlicher, sozial und generationengerechter Mobilität und formuliert fünf quantitativen Verkehrswendeziele des Landes überzeugend. Wir vermissen den Bezug zum LMK und explizite Hinweise auf die verkehrsträgerbezogenen Strategien und Konzepte des Landes, wie ÖPNV-Strategie 2030, Radstrategie, Fußverkehrsstrategie, Elektrifizierungsstrategie oder Streckenreaktivierungskonzept.

Wieso baut eine neue Gesetzgebung im Bereich nachhaltige Mobilität nicht auf dem bereits Erarbeiteten auf?

Stellungnahme zum Allgemeinen Teil

Wir befürworten die Aufnahme von Themen wie

- Barrierefreiheit,
- Digitalisierung und
- multi- und intermodalem Verkehr

in den allgemeinen Zielen (§2) und den Themen

- Vision Zero,
- getrennte Führung des Fuß- und Radverkehr,
- Ortsmittenprogramm,
- Antriebswende hin zu Elektromobilität und
- ÖPNV-Anbindung von Baugebieten

in den besonderen Zielen (§3) des LMG.

Sprecher: Romeo Edel | romeo.edel@mobilitaetswende-bw.de | 07071 4078227



**MOBILITÄTS
WENDE**
FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG

c/o VCD Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Str. 15
70178 Stuttgart

Sprecher:
Romeo Edel

info@mobilitaetswende-bw.de

mobilitaetswende-bw.de

Kritische Anmerkungen

In §2.1 wird lediglich die Straßeninfrastruktur angesprochen. Auch für die Schiene erwarten wir eine bedarfsgerechte, leistungsfähige und intelligente Infrastruktur.

Die in §3.4 erwähnte Antriebswende muss sich für den motorisierten Individualverkehrs auf Elektromobilität beschränken und nur für diese eine Ladeinfrastruktur bereitstellen.

Die in §3.5 geforderte Prüfung einer ÖPNV-Anbindung reicht nicht aus. Die Siedlungsentwicklung sowohl im Neubau als auch im Bestand ist konsequent auf ein ÖPNV-Netz hin auszurichten.

Weiterführende Forderungen

Weitere Ziele wie der Vorrang des Umweltverbundes, verpflichtende Klimachecks für Straßenbauprojekte und Vermeidung von Flächenversiegelung fehlen im LMG-Entwurf, obwohl sie im Vorfeld diskutiert wurden und zum Teil im Koalitionsvertrag genannt sind.

Stellungnahme zum besonderen Teil

Wir unterstützen die Aufnahme der Themen

- Kreiskoordinator:innen für den Radverkehr,
- Beschaffung sauberer Fahrzeuge,
- Mobilitätsdaten,
- Digitale Parkraumkontrolle und
- Mobilitätspass.

Insbesondere befürworten wir die Einführung von Kreiskoordinator:innen für den Radverkehr (§5). Für sichere und durchgängige Radwege im ganzen Land braucht es Verantwortliche.

Die digitale Parkraumkontrolle (§13) ist ein wichtiger Schritt, um die barrierefreie Nutzung von Rad- und Gehwegen zu gewährleisten. Es braucht jedoch mehr als nur stichprobenartige Kontrollen, um die uneingeschränkte Nutzbarkeit zu garantieren.

Den Mobilitätspass (§14-21) begrüßen wir grundsätzlich als Mittel, um den ÖPNV in BW besser zu finanzieren und die Mobilitätswende voranzutreiben. Die zwei gestrichenen Finanzierungsmöglichkeiten, einer Straßennutzungsgebühr und einer Arbeitgeberabgabe, sehen wir als weitere sehr sinnvolle Finanzierungsoptionen an, durch die den Kommunen mehr Entscheidungsspielraum gegeben werden würde. Gerade die Finanzierung durch eine Arbeitgeberabgabe erscheint sehr praktikabel und bürokratiearm.

Fazit

Das LMG kann die Mobilitätswende in Baden-Württemberg stärken und muss kommen. Dabei dürfen Erwartungen an und Forderungen für den Umweltverbund keinesfalls geschmälert werden. Im Gegenteil, um wirksam sein zu können, muss gerade beim Mobilitätspass nachjustiert werden und alle ursprünglichen vier Finanzierungsoptionen müssen aufgenommen werden.

Romeo Edel