

VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

Ministerium für Verkehr  
Dorotheenstraße 8  
70173 Stuttgart  
poststelle@vm.bwl.de

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

Tübinger Straße 15  
70178 Stuttgart  
Telefon: (0711) 6 07 02 17  
Telefax: (0711) 6 07 02 18  
eMail: info@vcd-bw.de  
Internet: bw.vcd.org

Geschäftsführung:  
Stefanie Liepins

Geschäftskonto:  
Sparda-Bank Baden-Württemberg  
IBAN: DE85 6009 0800 0010 839 606  
BIC: GENODEF1S02

Spendenkonto:  
Sparda-Bank Baden-Württemberg  
IBAN: DE32 6009 0800 0110 839 606  
BIC: GENODEF1S02

Stuttgart, 27. September 2024

## **Stellungnahme zum Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg**

Sehr geehrter Herr Dr. Engelbach, sehr geehrter Herr Baier,

der VCD begrüßt die Einigung auf ein Landesmobilitätsgesetz (LMG) und dessen Zielsetzung zur Stärkung des Umweltverbunds und des Öffentlichen Verkehrs. Ein LMG ist ein wichtiger Rahmen und Baustein in Richtung eines menschen-, stadt- und klimaverträglichen Mobilitätssystems.

Es ist ein wichtiger Schritt zur Weiterentwicklung unserer Städte und Landkreise zu lebenswerten Räumen. Auch können durch weniger Kfz-Verkehr und einer Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund längerfristig die öffentlichen Haushalte finanziell entlastet werden.

Klimaschutz ist essenziell zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen. Der Verkehrssektor trägt bisher wenig zum Erreichen der Klimaschutzziele bei. Daher sind insbesondere hier große Veränderungen notwendig, um die Emissionen des Verkehrs zu reduzieren.

Die in § 1 Abs. 1 formulieren Ziele zur Gestaltung der Mobilität in Baden-Württemberg sind gut gewählt, allerdings mangelt es dem Gesetzesvorschlag im Folgenden an konkreten Vorgaben und Indikatoren zur Entwicklung der Mobilität. Insbesondere fehlt als Zielvorgabe, dass der Anteil der mit Kfz zurückgelegten Wege zu Gunsten des Umweltverbunds reduziert wird. Eine Antriebswende für den MIV und den ÖV ist wichtig, aber nicht ausreichend. Mit einer spürbaren Änderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes gehen viele weite Vorteile einher wie Verkehrssicherheit, Aufenthalts- und Lebensqualität, Verringerung der Luft- und Lärmemissionen, Flächengerechtigkeit und langfristig stark sinkende Kosten.

Die im Gesetzentwurf enthaltenen Instrumente zur Förderung nachhaltiger Mobilität erscheinen geeignet, einen wichtigen Beitrag zu leisten. Sie bauen einen Teil der bisher bestehenden Hürden ab. Zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr bedarf es allerdings noch weitergehender Stellhebel.

Mit freundlichen Grüßen



Jörg Dengler  
Landesvorsitzender



Stefanie Liepins  
Landesgeschäftsführerin

## Anmerkungen

### Zu § 3 Abs. 1 ff.

Das LMG ist ein überfälliger und deshalb begrüßenswerter Schritt, um die Sicherheit aller Menschen zu gewährleisten, insbesondere die der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Positiv hervorzuheben sind:

- Die Verankerung der Vision Zero im Gesetz, verbunden mit der Pflicht für die Straßenverkehrsbehörden, die Ursachen jedes einzelnen tödlichen Unfalls zu analysieren und nach Möglichkeit Gegenmaßnahmen zu ergreifen.
- Die Verpflichtung der Straßenbaulastträger zur zielführenden Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs.
- Die Verpflichtung der Straßenverkehrsbehörden und die Träger der Straßenbaulast, die Zahl der Kfz-Stellplätze im Straßenraum zu reduzieren. Dies schafft notwendige Spielräume zu einer lebenswerteren Gestaltung der öffentlichen (Straßen-)Räume und für Angebote umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Wir begrüßen die Förderung von Elektromobilität. Der Rahmen sollte jedoch so gesetzt werden, dass die Öffentliche Hand den sachgerechten Ausbau des Stromnetzes sicherstellt und öffentlich nutzbare Lademöglichkeiten vorwiegend auf privatem Grund (vergleichbar mit dem bestehenden Tankstellennetz) und auf parkraumbewirtschafteten öffentlichen Flächen entstehen. Die Einrichtung von Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum darf nicht den Zielen von § 3 Abs (3) entgegenwirken.

### Zu § 3 Abs. 5

Dieser sollte wie folgt umformuliert werden:

Bei der Planung neuer und der Nachverdichtung vornehmlich dem Wohnen dienender Baugebiete und anderer Baugebiete mit erheblichen Ziel- und Quellverkehren sollen die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Qualität berücksichtigen. Insbesondere ist das Angebot möglichst schon vor vollständiger Besiedlung einzurichten, damit die potenziellen Nutzer sich an dem Angebot orientieren können.

## **Zu § 5**

Die Verpflichtung der Stadt- und Landkreise zur Koordination des Ausbaus der Radverkehrsnetze ist zu begrüßen. Die Finanzierung durch das Land BW fördert die Wirkung des Gesetzes in der Fläche.

## **Zu § 5 Abs. 4f**

Wir begrüßen, dass das Land ein zentrales System zur Verfügung stellt. Das schafft Synergieeffekte, unterstützt insbesondere personell schwächer aufgestellte Kommunen und sorgt dafür, dass Daten in einem einheitlichen Format vorliegen.

Daten der Radverkehrsinfrastruktur sollten als Offene Daten (Open Data) und nicht nur den Straßenbaulastträgern zur Verfügung gestellt werden.

Änderungsvorschlag: "Radverkehrsinfrastruktursysteme" sollte umbenannt werden in "Radverkehrsinfrastrukturdatenbank".

## **Zu § 8**

Der VCD bewertet diese Regelung als nicht zielführend, da sich einzelne Auftraggeber so von ihrer Pflicht „freikaufen“ können und sich damit die Zielerreichung der Emissionsreduzierung deutlich verzögern bzw. die Ziele nicht erreicht werden.

## **Zu § 11**

Offen zugängliche Daten helfen allen. Die Möglichkeit zur Verpflichtung von Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen zur Bereitstellung von Daten ihrer Angebote sind eine wichtige Grundlage zur Bereitstellung nutzerfreundlicher Auskunft- und Buchungssysteme.

## **Zu § 13**

Der VCD begrüßt die Möglichkeit der digitalen Parkraumkontrolle. Parkgebühren dienen der effizienten Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums und der Verkehrssicherheit. Die Durchsetzung von Parkgebühren bedarf allerdings einem abgewogenen Verhältnis zwischen der Höhe des Bußgeldes bei Verstoß gegen die Parkgebührenordnung und gleichzeitig einen entsprechenden Kontrolldruck. Die fälligen Verwarngelder bei Verstößen sind nach Auffassung des VCDs viel zu gering, werden aber vom Bund geregelt. Wir begrüßen deshalb die Initiative des Landes, durch die digitale Parkraumkontrolle den Vollzugsbehörden ein Instrument mit zielführender Effizienz zur Verfügung zu stellen.

Zusätzlich braucht es aber auch ein effizientes Instrument, um Geh- und Radwege von widerrechtlich abgestellten Kfz freizuhalten und Verstöße zu ahnden. Erst dies ermöglicht die freie und sichere Nutzung dieser wichtigen Infrastruktur für breite Bevölkerungsgruppen, um das Ziel nach §3 (1) zu erreichen. Deshalb sollte § 13 um eine Regelung zu Verstößen gegen § 12 Absatz 4 und 4a StVO ergänzt werden, z.B. in Abs. 6 oder einem eigenständigen Absatz.

## **Zum Abschnitt 4 Mobilitätspass**

Grundsätzlich und idealerweise sollte die Finanzierung und der Ausbau des ÖPNV vorwiegend aus Steuermitteln erfolgen. Die langjährige Praxis der nicht ausreichenden Finanzierung - durch die jeweiligen Aufgabenträger und durch den Bund - hat allerdings zu einem ungenügenden Ausbau des ÖPNV geführt. Zahlreiche Umfragen zeigen, dass die überwiegende Mehrheit der Menschen einen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs wünscht und dies von der öffentlichen Hand erwartet.

Der VCD begrüßt die optionale Einführung eines Mobilitätspasses als zusätzliche Möglichkeit, den Modalsplit vom Autoverkehr hin zum ÖPNV zu verschieben und den Ausbau des ÖPNV zu finanzieren. Bei hohem Angebotsstandard sollen die Einnahmen für den Mobilitätspass dauerhaft als von Staatshaushalten unabhängige Säule zur Finanzierung zulässig sein.

### **Ergänzung Möglichkeit zur Einführung einer Citymaut**

Die beiden nun noch im Gesetzentwurf enthaltenen Abgabensinstrumente ermöglichen es, Menschen innerhalb einer Gebietskörperschaft - als Einwohner\*innen oder Halter\*innen von Kfz - an der Finanzierung des ÖPNV zu beteiligen. Gerade in städtischen Regionen und Orten mit zentralen Funktionen wird allerdings ein relevanter Teil des Kfz-Verkehrs von Einpendler\*innen verursacht, die nach dem vorliegenden Entwurf weder gesteuert und an der Finanzierung eines angemessenen ÖPNV-Angebots beteiligt werden können. Daher hält es der VCD für erforderlich, die Möglichkeit zur Einführung einer Citymaut mit in das LMG aufzunehmen. So profitieren auch EinpendlerInnen von einem Umstieg auf den Umweltverbund. Die Citymaut ist ein hochwirksames Steuerungsinstrument, um Kfz-Pendelverkehre zu verringern. Die Möglichkeit einer Citymaut ermöglicht einen wichtigen sozialen Ausgleich zwischen StadtbewohnerInnen und Einpendelnden und trägt so erheblich zur Akzeptanz des Mobilitätspass bei.

### **Ergänzung Option einer Arbeitgeberabgabe**

Ebenfalls sollte die Option einer Arbeitgeberabgabe ergänzt werden. Damit entstünde eine noch deutlich wirksamere Förderung von Jobtickets und damit ein erheblicher Anreiz zum Umstieg vom MIV auf den ÖPNV. Mit der Arbeitgeberabgabe kann mit sehr geringem bürokratischem Aufwand erheblicher positiver Nutzen erzielt werden. Seit Jahren genießt sie in Frankreich und Österreich hohe Akzeptanz als wirksames Instrument zur Verringerung von Kfz-Pendlerverkehren.

Diese erweiterte Palette von Instrumenten würde den Aufgabenträgern ermöglichen, auf die konkrete Situation vor Ort zu reagieren und die passenden Instrumente zu wählen. Die Kommunen können so eine auf einen höheren oder niedrigeren Ein/Aus-Pendler-Anteil, Siedlungsstrukturen, den bestehenden Modal Split und die lokale Wirtschaftsstruktur passgenauen Mitfinanzierungsmix gestalten und somit auch langfristig auf diese zielgerichtet einwirken.

### **Erweiterung der Möglichkeiten für die Verwendung des Mobilitätsguthabens**

Mit der jetzt geplanten Regelung ist die Verwendung des Mobilitätsguthabens nur für Zeitkarten ab einer Woche Geltungsdauer möglich. Das Guthaben ist so für viele Menschen finanziell nicht sinnvoll verwendbar und damit weniger akzeptiert. Daher sollten die Kommunen die Möglichkeit erhalten, das Mobilitätsguthaben auch für Fahrscheine mit kürzerer Geltungsdauer und für andere Mobilitätsformen des Umweltverbunds freizugeben. So könnten deutlich mehr Menschen ihr Mobilitätsguthaben sinnvoll nutzen. Das verbessert die Akzeptanz und setzt zudem Anreize zu positiven Veränderungen des Mobilitätsverhaltens. Beispielsweise ermöglichte dies, mittels Zufußgehens und Radfahren finanzielle Vorteile zu erzielen und dennoch sein Mobilitätsguthaben gelegentlich für den ÖPNV zu nutzen. Alltagsautonutzer würden motiviert, den ÖV gelegentlich auszuprobieren, um eventuell später komplett zu wechseln.

### **Ergänzung der Option, die Einnahmen auch für Erhaltung zu nutzen**

Laut aktuellem Entwurf haben die Aufgabenträger nur die Möglichkeit, den Ausbau des ÖV mit den Einnahmen aus dem Mobilitätspass zu finanzieren. Dabei ist das Ausgangsniveau des ÖPNV-Angebots in Baden-Württemberg sehr heterogen. Kommunen mit bereits sehr hohem Ausbaustandard sollte deshalb die Einnahmen aus dem Mobilitätspass auch für den Erhalt des jüngst ausgebauten Angebots nutzen dürfen. Weiterhin sollte aufstrebenden und ambitionierten Aufgabenträgern die Möglichkeit gegeben werden, das Mindestangebot für den Mobilitätspass kurzfristig zu erreichen. Die Bestandsfinanzierung kann an weitergehende Kriterien zur Erschließung, wie maximale Abstände zu Haltestellen, geknüpft werden, um eine Abwälzung von Eigenmitteln auf Abgaben zu verhindern und die Angebotsqualität finanziell abzusichern.

Die Einführung des Mobilitätspasses wird mindestens in den ersten Jahren für die Aufgabenträger eine administrative Herausforderung darstellen. Deshalb bewerten wir die vorgesehene Unterstützung durch eine Koordinationsstelle als grundlegend wichtig. Bei der Entwicklung von rechtssicheren, nutzerfreundlichen und organisatorisch schlanken Verfahren können übertragbare Prozesse entwickelt und Synergien genutzt werden.

### **Ergänzung des Mobilitätspasses um zusätzliche öffentliche Mittel für den ÖPNV-Ausbau**

Aus Sicht des VCD ist eine zusätzliche - über die bisherigen **und** die durch den Mobilitätspass in Zukunft generierbaren Mittel hinausgehende – Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus notwendig. Deshalb sollten zumindest in einer Übergangsphase von mehreren Jahren die durch die Einführung des Mobilitätspasses in den Kommunen und Kreisen generierten Mittel durch weitere öffentliche Landesmittel zielgerichtet ergänzt werden, z.B. Beispiel durch Aufdopplung der Erträge des Mobilitätspasses.

Insbesondere eine (vorstehend vorgeschlagene) Option, aus dem Mobilitätspass generierte Einnahmen auch für Erhaltung zu nutzen, sollte durch angemessene höhere Fördersätze (z.B. Verdreifachung) angereizt werden.