

Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz
Baden-Württemberg

Sektorbericht Verkehr

2024



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Inhalt

3	Abkürzungsliste der Ministerien	23	2. Ausblick auf das folgende Jahr
4	Erklärung zum Inhalt der Berichte	24	Impressum
5	1. Bericht über Maßnahmenumsetzung		
5	a) Tabellarischer Gesamtüberblick (alle Maßnahmen des Sektors)		
17	b) Ausgewählte Maßnahmen		

Abkürzungsliste der Ministerien

Abkürzung	Bedeutung
StM	Staatsministerium
IM	Ministerium des Innern, für Digitalisierung und Kommunen
FM	Ministerium für Finanzen
KM	Ministerium für Kultus, Jugend und Sport
MWK	Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst
UM	Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft
WM	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus
SM	Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration
JuM	Ministerium der Justiz und für Migration
VM	Ministerium für Verkehr
MLR	Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz
MLW	Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen

Erklärung zum Inhalt der Berichte

Die Struktur der Sektorberichte wurde von den für das Klima-Maßnahmen-Register (KMR) verantwortlichen Ministerien in Zusammenarbeit mit dem Klima-Sachverständigenrat entwickelt. Die Berichte enthalten insbesondere eine Übersicht zu allen derzeit im KMR enthaltenen Maßnahmen und zu deren Umsetzungsstand, Stand Ende Juni des Berichtsjahres. Entlang der ausgewählten, für die Emissionsminderung besonders

wirkmächtigen oder relevanten Maßnahmen, sollen die politischen Rahmenbedingungen auf Ebene der Europäischen Union (EU), Bundesebene, Landesebene oder sonstige Besonderheiten dargelegt werden. Auf dieser Grundlage soll die Frage beantwortet werden, ob mit den dargestellten Maßnahmen die zentralen Hebel zur Emissionsminderung im Sektor bereits adressiert wurden oder ob durch eine Nachschärfung des Instruments

oder die Ergreifung zusätzlicher Maßnahmen nachgesteuert werden sollte.

In einem abschließenden Ausblick sollen künftig geplante Maßnahmen und Handlungsfelder erläutert sowie gegebenenfalls Wechselwirkungen mit anderen Sektoren dargestellt werden.

1. Bericht über Maßnahmenumsetzung

a) Tabellarischer Gesamtüberblick (alle Maßnahmen des Sektors)

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
VM	Öffentliche Ladeinfrastruktur für Pkw ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur mit einer Gesamtladeleistung von 2,6 Gigawatt Flächenbereitstellung für den Aufbau von Ladeinfrastruktur durch Flächeneigentümer 	Nein	Das Land hat einen Prozess zur verstärkten Nutzbarmachung von landeseigenen Parkplatzflächen für den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur durch private Investorinnen und Investoren gestartet. Im November 2023 wurden rund 130 Flächen aus dem Bereich der Straßenbauverwaltung im FlächenTOOL zur Verfügung gestellt. Private Investorinnen und Investoren können sich formlos auf die online gestellten Parkplatzflächen bewerben. Zusätzlich werden weitere Landesflächen aus dem Bereich der Staatlichen Vermögens- und Hochbauverwaltung Baden-Württemberg schrittweise in das FlächenTOOL eingetragen.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
VM	Ladeinfrastruktur für Pkw sicherstellen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zwei Millionen private Ladepunkte an Wohngebäuden, in Parkhäusern, Behörden und Unternehmen ▪ Bundesgesetzliche Pflicht im Neubau und Förderung im Bestand 	Nein	Seit dem 1. Juli 2023 fördert das Land mit Charge@BW unter anderem die vorbereitende Elektroinstallation in Wohnungseigentümergeinschaften für den (späteren) Anschluss von Ladepunkten.
VM	Marktdurchdringung von Elektroauto unterstützen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wirtschaftlich attraktive Elektroautos durch steigende, preisgünstige Angebote und geringere Betriebskosten ▪ Ambitioniertere Flottengrenzwerte der Europäischen Union (EU), Quoten oder steuerliche Vorteile für Elektrofahrzeuge 	Nein	Es gibt direkte Subventionen (Innovationsbonus) für Elektrofahrzeuge.
VM	Klimafreundliche Fahrzeuge bevorzugen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorteile für Elektroautos im Straßenverkehr ▪ Nullemissionszonen in Wohnquartieren und weitere Instrumente des Elektromobilitätsgesetzes bei Fahrstreifen und Parken nutzen 	Nein	Nach den Eckpunkten zum Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) können zur Steigerung des Anteils von Elektrofahrzeugen lokal und regional spürbare Vorteile wie Nullemissionszonen in Wohnquartieren, die gegebenenfalls temporär ausgestaltet werden, beitragen. Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) des Bundes ermöglicht „Nutzendenvorteile“ für klimaneutrale Fahrzeuge. Das EmoG ist bis Ende 2026 befristet. Eine Weiterentwicklung der Benutzervorteile soll Seitens des Landes initiiert werden.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
VM	Klimaschutz-orientierte Markt-anreize im Lkw-Verkehr herstellen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klimaneutrale Lkw-Flotte ▪ Klimaorientierte Maut für fossil-angetriebene Lkw auf Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen 	Ja	Der Koalitionsvertrag und das Eckpunktepapier zum LMK sehen eine Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen vor. Ein Gesetzentwurf zur Einführung wird derzeit erarbeitet ebenso wie eine technische und organisatorische Gesamtkonzeption einschließlich einer Systemarchitektur zur Erhebung, Abrechnung und Kontrolle.
VM	Elektro- und Wasserstoff-Lkw ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächendeckende Tank-/Ladeinfrastruktur für Lkw ▪ Landesvorgaben für Flächenbereitstellung für öffentliches Elektro-Lkw-Laden und Wasserstoff-Tanken 	Ja	Grundlagenstudien für öffentliche Lade- und Wasserstoff-Tankinfrastruktur für schwere Lkw sind erfolgt. Ein Standort- und Bedarfskonzept für öffentliche Ladeinfrastruktur für schwere Lkw liegt vor.
VM	Infrastruktur für klimafreundlichen Güterverkehr ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umschlaganlagen, Gleisanschlüsse, Terminals für kombinierten Verkehr sowie Mini- und Midi-Hubs in der City-Logistik ▪ Förderrichtlinie des Landes zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs 	Nein	Die Förderrichtlinie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs wurde am 24. April 2024 veröffentlicht.
VM	Hochlauf und Einsatz von reFuels unterstützen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klimafreundliche reFuels (synthetische erneuerbare Kraftstoffe) im Luft-, Schiffs- und Schwerlastverkehr ▪ Freiwillige Übererfüllung der Quoten für klimafreundliche Kraftstoffe (reFuels) 	Nein	Die Plattform InnoFuels mit Förderung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ist gestartet. Es wurden verschiedene bundesweite Veranstaltungen durchgeführt, die neue Internetplattform ist online. Die Freigabe paraffinischer Reinkraftstoffe durch den Bund ist erfolgt.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
VM	Straßenbau und Sanierungsmaßnahmen an Klimaziele anpassen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Straßenbau mit klimaverträglichem Maß und Technologien zur CO₂ Reduktion (Reduzierung der grauen Energie) ▪ Weiterentwicklung klimafreundlicher Straßenbautechnik und Vorgaben bei Vergabe von Bauleistungen 	Nein	Die neuen Ergänzungen zu den „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen“ (ZTV) im Straßenbau Baden-Württemberg (ETV-BW) wurden am 15. Mai 2023 zur Anwendung eingeführt.
VM	Verkehrsmittelübergreifende Straßeninfrastruktur sicherstellen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leistungsfähiges und resilientes Straßennetz für klimafreundliche Verkehrsmittel ▪ Erhaltungsmanagement, Bedarfspläne und Klimacheck für Straßeninfrastruktur 	Nein	Der Klimacheck ist im Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) verankert. Erforderliche Erhaltungsmittel und Bedarf an Personalaufwuchs sind ermittelt. Sammelausschreibung für circa 30 Brückenersatzneubauten im Bundesstraßennetz ist erfolgt.
VM	Straßen und Plätze aufwerten (kostendeckendes Parken)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entlastung der Straßen von parkenden Pkw durch Verlagerung auf private Flächen ▪ Kostendeckende Bepreisung und Umnutzung von Parkplatzflächen 	Ja	Das Hinweispapier des VM „Ruhender Verkehr“ zeigt Kommunen nutzbare Instrumente auf. Der Falschparker-Erlass des VM als Handlungsanordnung zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten beim Parken ist eingeführt. Die Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren Baden-Württemberg (ParkgebVO BW) ist seit 2021 in Kraft und Parkraummanagement als Konzeption förderfähig. Parkdaten werden über Mobi-Data BW, die verkehrsträgerübergreifende Open-Data-Plattform für Mobilitätsdaten des Landes Baden-Württemberg, erhoben. Das LGVFG fördert den Umbau von Straßen und die Schaffung von Quartiersgaragen.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
VM	Mobilität mit weniger Pkw ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächendeckende, bedarfsgerechte und qualitätsvolle Carsharing-Angebote ▪ Förderung neuer Geschäftsmodelle und strategischer Partnerschaften 	Nein	Carsharing-Strategie 2030 ist erstellt und befindet sich in Abstimmung.
VM	Pendeln und Dienstreisen klimafreundlicher machen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung des berufsbezogenen Pkw-Verkehrs mit fossilen Antrieben durch betriebliches Mobilitätsmanagement ▪ Betriebliche Mobilitätsmanagementpläne mit Fokus auf der öffentlichen Hand 	Ja	<p>Das 2018 veröffentlichte Förderprogramm B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ für die Erstellung und Umsetzung von Mobilitätsmanagementplänen wird weiterhin angeboten. Das Thema betriebliches Mobilitätsmanagement ist in allen sechs Mobilitätspakten ein Handlungsfeld.</p> <p>Das Bündnis „Verkehrswende in der Arbeitswelt“ startet 2024 in den Arbeitsmodus.</p>
VM	Umweltverbund im Straßenverkehr beschleunigen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschleunigung der Beförderungszeit des Umweltverbunds ▪ Busbeschleunigung und Priorisierung Bus- und Radverkehr 	Nein	Das Land fördert die Kommunen im Rahmen des LGVFG bei der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen. Der Leitfaden zur Busbeschleunigung erläutert Handlungsoptionen.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
VM	Durchgängige und attraktive Radverkehrsnetze schaffen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ RadNETZ Zielnetzstandard, mindestens 20 Rad-schnellwege ▪ Personelle und finanzielle Ausstattung zur Realisierung eines flächendeckenden und sicheren Radnetzes 	Ja	Ein Bedarfsplan für Radwege an Bundes- und Landesstraßen ist veröffentlicht und in die Umsetzung gestartet. In dessen erster Priorisierungsstufe mit Realisierungshorizont 2030 (Vordringlicher Bedarf) befinden sich alle Radschnellverbindungen (in Planung) sowie alle RadNETZ-Maßnahmen in der Baulast des Bundes- und des Landes. Mit dem LGVFG, der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des LGVFG (VwV-LGVFG) sowie Bundesprogrammen sind hohe Förderquoten für Kommunen von bis zu 90 Prozent möglich.
VM	Selbstaktive Mobilität stärken	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr Raum für den Fußverkehr ▪ Attraktive kommunale Fußverkehrsnetze 	Nein	Die Fußverkehrsstrategie soll 2024 veröffentlicht werden. Ein landesweiter Scan von Querungsstellen an Bundes- und Landesstraßen ist erfolgt.
VM	Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einfach und sicher erreichbare Innerortsziele mit Fuß und Rad ▪ Kommunale Flexibilität für Tempo 30 auf Straßen innerorts 	Ja	<p>Neben Wohngebieten mit Tempo 30-Zonen ist auf vielen Hauptverkehrsstraßen zum Beispiel über die Lärmaktionsplanung Tempo 30 bereits verwirklicht.</p> <p>Geplante Änderungen an der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sehen mehr Spielräume für Entscheidungen vor Ort vor.</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
VM	Kurze Wege in Stadt und Land attraktiv machen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten ▪ Umbau von Straßen auf Grundlage einer Qualitätserfassung Ortsmitten 	Nein	<p>Ein geeigneter Förderrahmen für Ortsmitten besteht über LGVFG-KStB (kommunaler Straßenbau). Die landesweite Begleitmaßnahmen „Qualitätserfassung Ortsmitten“, „Temporäre Umgestaltungen von Ortsmitten“ und „Visualisierungen von Ortsmitten“ sowie die Servicestelle Ortsmitten stehen seit 2023 allen Kommunen offen. Bis Februar 2024 wurden 60 Interessenbekundungen für eine Qualitätserfassung der Ortsmitte, 46 Interessenbekundungen für das Angebot der Visualisierungen und 39 Interessenbekundungen für die Ausleihe von Straßenmöbeln eingereicht.</p>
VM	Mit Bahn, Bus und flexiblen Bedienformen Mobilität garantieren	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlässliche Bedienung aller Orte von 5 bis 24 Uhr ▪ Messbare landesweite Mindestbedienstandards im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) 	Ja	<p>Das Projekt mit Modellregionen zur Definition von Bedienstandards einer Mobilitätsgarantie sowie zur Kostenkalkulation dieser wurde durchgeführt. Die Förderung von On-Demand-Verkehren durch das Land besteht. Ein Verteilschlüssel für Finanzmittel, der die bisherigen Leistungen einzelner kommunaler Aufgabenträger honoriert, ist erarbeitet.</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
VM	ÖPNV zuverlässig machen	<ul style="list-style-type: none"> Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit von Bahn und Bus Instandhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen sowie digitale Anschlusssicherung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und mit dem straßengebundenen ÖPNV 	Ja	Die zentrale, diskriminierungsfreie Plattform MobiData BW für Verkehrsdaten ist in enger Abstimmung mit bundesweiten und internationalen Datenplattformen seit 2020 verfügbar. MobiData BW wird kontinuierlich weiter mit Daten befüllt und angepasst. Auch technische Anpassungen erfolgen fortlaufend.
VM	Schieneinfrastruktur ausbauen, modernisieren und Kapazitäten steigern	<ul style="list-style-type: none"> Bedarfsgeleitete, moderne, gut gewartete, resiliente Schieneninfrastruktur Resilienzorientierte Planungsstrategie, Finanzmittel und Personal für die Schieneninfrastruktur 	Ja	Eingeleitete Klärungen für die zukünftige Finanzierungsarchitektur als Folge der Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene des Bundes sowie der vollzogenen Mittelaufstockungen des Bundes für den Infrastrukturausbau Schiene im Zuge des GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
VM	Zusätzliche Finanzierung für ein besseres Bus- und Bahnangebot ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätspass als Lenkungs- und Finanzierungsinstrument Gesetzliche Grundlage für die Einführung des Mobilitätspasses auf kommunaler Ebene 	Ja	Die Modellphase mit kommunalen Modellregionen und den Kommunalen Landesverbänden, unter anderem zur Ausgestaltung der Varianten und zur Berechnung von Einnahmepotenzialen des Mobilitätspasses ist durchgeführt. Das VM plant die Möglichkeit zur Einführung des Mobilitätspasses im Landesmobilitätsgesetz (LMG) zu regeln. Bis Ende 2024 soll ein Umsetzungsleitfaden für die Ausgestaltung des Mobilitätspasses für interessierte Kommunen erarbeitet werden.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
VM	Steigende Klimakosten sozial abfedern	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abbilden der Klimakosten im Kfz-Verkehr mit sozialer Abfederung ▪ Wirksamer CO₂-Preis und Rückverteilung der Einnahmen 	Nein	Das Land setzt sich für eine bundespolitische Diskussion zur CO ₂ -Preis-Erhöhung verbunden mit einem Klimageld ein.
VM	Verkehrsplanung auf Klimaschutz ausrichten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landesweit wirksame Klimamobilitätspläne und Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz ▪ Anreizwirkung des Klimabonus im LGVFG 	Nein	Die Pilotphase mit sechs Kommunen wurde 2023 abgeschlossen und evaluiert. Vier Klimamobilitätspläne befinden sich in der Umsetzung (Freiburg, Offenburg, Gemeindeverband Mittleres Schussental, Stuttgart). Weitere 13 Klimamobilitätspläne befinden sich aktuell in der Bearbeitung. Durch das Kompetenznetz Klima Mobil werden weitere Kommunen zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans aktiviert. Der Leitfaden zur Erstellung von Klimamobilitätsplänen ist in Erarbeitung und soll 2024 veröffentlicht werden.
VM	Verkehr multi-modal und intelligent steuern und vernetzen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionales dynamisches Verkehrsmanagement ▪ Verkehrsmanagementzentrale und Mobilitätsstationen 	Nein	Die Verkehrsmanagementzentrale und die entsprechende Managementsoftware sind konzipiert. Die Verkehrsmanagementzentrale soll 2027 in den aktiven Betrieb gehen. Ein Konzept zur Schaffung von Mobilstationen ist entwickelt. Ein Leitfaden „Mobilstationen“ wird derzeit erarbeitet.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
VM	Siedlungsstrukturen verkehrssparend gestalten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verdichtetes Wohnen und Arbeiten ▪ Fortentwicklung von Regionalplänen auf Grundlage von Zielen der Landesplanung 	Nein	Die Eckpunkte zum neuen Landesentwicklungsplan (LEP) vom Dezember 2023 bieten eine Diskussionsgrundlage für den frühzeitigen Beteiligungsprozess. Dadurch soll die Siedlungsentwicklung möglichst an der Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet werden und kompakt sein. Das federführende MLW ist hierzu im Rahmen der interministeriellen Arbeitsgruppe (IMA) LEP zudem in Abstimmung mit den ebenfalls berührten Ressorts.
VM	Digitale Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung eines intermodalen, flächendeckenden Datenaustausches ▪ Verkehrsträgerübergreifende Weiterentwicklung von MobiData BW® und Mobilitätsservices 	Nein	<p>Die Internetseite von MobiData BW wurde umfassend optisch überarbeitet und die bisherigen Angebote der Website „Straßenverkehrszone BW“ vollumfänglich integriert. Routingfunktionen und Dashboard sind implementiert; Konnektoren für Mobility Data Space sind fertig gestellt.</p> <p>Bereitstellungspflichten für Mobilitätsdaten sollen im LMG geregelt werden.</p>
VM	Nachhaltige Mobilitätskultur entwickeln	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zielgruppengerechte Begleitkommunikation zur Umsetzung der Verkehrswende ▪ Kompetenzstelle Kommunikation für Verkehrswendemaßnahmen 	Nein	Die vertraglichen Grundlagen für die Kompetenzstelle bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) wurden geschaffen und der Aufbau der Organisationsstruktur hat begonnen. Erste Planungen zur Kommunikation von Verkehrswendemaßnahmen wurden begonnen.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
IM	Nachhaltige Modernisierung des Fuhrparks der Polizei	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Anteils klimaneutraler Fahrzeuge im Fuhrpark der Polizei 	Nein	<p>Im Jahr 2022 wurde das Projekt „Polizeifuhrpark 2022“ mit dem Ziel eingerichtet, den Fuhrpark der Polizei für die kommenden Jahre neu auszurichten, soweit möglich auf alternative Antriebsformen umzustellen und den aktuellen technischen Entwicklungen anzupassen. Eine Umstellung auf alternative Antriebe muss sich an den taktisch-technischen Erfordernissen und der notwendigen Rund-um-die-Uhr Einsatzfähigkeit orientieren.</p> <p>Im Jahr 2024 werden im Rahmen eines Leasingtauschs beim Fuhrpark der Polizei 150 Bestandsfahrzeuge durch rein batterieelektrische Streifenfahrzeuge und weitere 113 Bestandsfahrzeuge durch Plug-In-Hybrid-Antrieb-Fahrzeug ersetzt. Weitere Maßnahmen hierzu sind von dem Ergebnis des Projekts „Polizeifuhrpark 2022“ abhängig, welches derzeit noch nicht vorliegt.</p>
WM	RegioKArgoTram-Train (Leuchtturmprojekt)	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung und Demonstration des kombinierten Personen- und Warentransports in Straßenbahnwagen mit automatisiertem Be- und Entladen 	Nein	Es handelt sich um ein laufendes Projekt. Ergebnisse werden im Jahr 2027 erwartet.
WM	LastMileCityLab (Leuchtturmprojekt)	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung einer agilen Plattform für den urbanen Güterverkehr zum Erproben innovativer technischer Transportlösungen 	Nein	Es handelt sich um ein laufendes Projekt. Ergebnisse werden im Jahr 2027 erwartet.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Zuständiges Ressort	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
MWK	Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität (BWIM)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bildung einer Schnittstelle für den Wissens-, Forschungs- und Kommunikationstransfer zwischen angewandter Wissenschaft, Wirtschaft, Gesellschaft und Politik 	Nein	<p>Das Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität (BWIM) ist der unabhängige Think- und Do-Tank zur aktiven Gestaltung der Mobilitätswende in Baden-Württemberg.</p> <p>Das BWIM wurde im Oktober 2020 gegründet und durch eine nachhaltige Finanzierung ab 2022 verstetigt. In 2022 wurde der Einrichtungsprozess gestartet; dabei wurde die Infrastruktur entwickelt sowie das Personal rekrutiert.</p>
MWK	Reallabor Nachhaltige Mobilität durch Sharing im Quartier (MobiQ)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anschlussförderung des Reallabors bis 2026 	Nein	<p>Das Reallaborprojekt „MobiQ“ setzt sich für nachhaltige Mobilität in Quartieren ein. Auch in der zweiten Förderphase wird an den drei Reallabor-Standorten Stuttgart-Rot, Geislingen und Waldburg gearbeitet. Ziel ist es, Wissen für eine generationengerechte, geschlechterfaire und diskriminierungsfreie Mobilitätsgestaltung zu erzeugen und dies in ein Konzept zu fassen, das eine klimafreundliche und lebenswerte Mobilitätszukunft für Stadt und Land ermöglicht.</p>

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

b) Ausgewählte Maßnahmen

Elektro- und Wasserstoff-Lkw ermöglichen (Klimafreundliche Lkw)

Im Bereich von schweren Lkw gibt es derzeit noch keine klare Entscheidung, welche der drei Technologien (Battery Electric Vehicles beziehungsweise batterieelektrische Fahrzeuge (BEV), Oberleitungs-Lkw oder Wasserstoff-Brennstoffzelle) sich bis 2030 durchsetzen oder in welchen Anteilen diese nebeneinander existieren werden. Es zeichnet sich ab, dass der überwiegende Anteil über BEVs befördert werden wird. Dies gilt insbesondere im Regionalverkehr. So deuten Wirtschaftlichkeitsüberlegungen daraufhin, dass BEV-Lkw in erheblichem Ausmaß in den Markt kommen. Im Sinne der Technologieoffenheit soll parallel beziehungsweise ergänzend die Möglichkeit von Wasserstoff-angetriebenen Lkw gegebenenfalls mit Brennstoffzelle verfolgt werden, insbesondere für längere Distanzen. Klimaneutrale Lkw werden überwiegend im Betriebshof beziehungsweise am Ziel geladen und betankt. Im Regionalverkehr werden daher voraussichtlich kaum gesonderte öffentliche Ladepunkte benötigt. Dagegen ist es für den

Fernverkehr notwendig, ein öffentliches Grund-/Sicherheitsnetz für schwere Lkw im Langstreckenverkehr zu schaffen. Dazu ist voraussichtlich die Flächenbereitstellung durch Kommunen und Straßenbulasträger erforderlich. Dieses Lade- und Tanknetz könnte mit Oberleitungen an zentralen Strecken korrespondieren („dynamisches Laden während der Fahrt“). Das Land plant eine Konzeption für ein öffentliches Elektro-Laden und/oder Wasserstoff-Tanken zu erstellen.

Klimaeffekt

BEVs sind besonders energieeffizient und führen zu einem reduzierten Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen. BEVs werden mit einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem, klimaneutralem Strom betrieben. Gleiches gilt für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, deren Wasserstoff unter dem Einsatz von einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem, klimaneutralem Strom gewonnen wurde.

Straßen und Plätze aufwerten (kostendeckendes Parken)

Straßen der Zukunft müssen das umweltfreundliche Fortkommen und innerorts Begegnungsräume ermöglichen sowie Hitzewellen abpuffern. Innerstädtisch sind die Flächenkonkurrenz und der Parkdruck am größten. Parken sollte daher in Parkhäusern und Quartiersgaragen zentralisiert und verlagert werden, intelligente Parkleitsysteme sollten integriert werden. Die frei gewordenen Flächen können für nachhaltige Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt werden oder zu Frei-, Spiel- und Grünflächen mit hohem Aufenthaltscharakter umgewandelt und aufgewertet werden. Auch ein Vorhalten von Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge oder zeitlich befristet für Elektrofahrzeuge zählt zur Umnutzung der öffentlichen Stellflächen. So kann der öffentliche Raum entlastet werden. 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.

Parken auf Landesliegenschaften und im öffentlichen Raum soll kostendeckend gestaltet werden. Das gilt auch für öffentliche Landesstellflächen.

Klimaeffekt

Die vermiedene Fahrleistung führt zu einem reduzierten Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen. Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom Pkw auf den Umweltverbund führt zu einer effizienteren Abwicklung von Verkehr, einem reduzierten Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen, auch weil die Schiene mit einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem, klimaneutralem Strom betrieben wird und der Rad- und Fußverkehr emissionsfrei sind.

Klimaschutzorientierte Marktanreize im Lkw-Verkehr herstellen (Lkw-Maut)

Um für den Güterverkehr klimaschutzorientierte Wettbewerbsbedingungen zu erreichen, sollen sich die ökologischen Folgen im Preisverhältnis zum Lkw-Verkehr abbilden. Die Lkw-Maut in Deutschland stellt Anreize zur Modernisierung der Flotten und zur Vermeidung und Verlagerung von Lkw-Verkehr zu Schiene und Binnenschiff

her. Schwere Lkw mit langen Fahrleistungen werden im Abstand weniger Jahre durch Neufahrzeuge ersetzt. Im Zeitraum zwischen 2025 und 2030 erwarten Technikanalystinnen und -analysten, dass zuerst elektrisch angetriebene und später mit Brennstoffzellen angetriebene Lkw einer Wirtschaftlichkeit nahekommen.

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 Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut für Lkw ab 7,5 Tonnen auf allen Landes- und Kommunalstraßen in Baden-Württemberg soll dann die Bundesmaut ergänzen. Sie dient zugleich der Finanzierung der Verkehrswende einschließlich der Straßenerhaltung und der Beschleunigung der Markteinführung elektrisch angetriebener Lkw.

Klimaeffekt

Die wesentliche Klimawirkung entsteht durch den beschleunigten Austausch von Lkw mit Verbrennungsmotor durch elektrisch betriebene Lkw, die besonders

energieeffizient sind und zu einem reduzierten Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen führen. BEVs werden mit einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem Strom betrieben. Gleiches gilt für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, deren Wasserstoff unter dem Einsatz von einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem Strom gewonnen wurde.

Pendeln und Dienstreisen klimafreundlicher machen

Der berufsbezogene Pkw-Verkehr in Form von Pendeln und Dienstreisen muss klimafreundlicher werden. Durch den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sollen die Fahrten mit dem Pkw deutlich reduziert werden. Wo dies nicht gelingt, ist die Umstellung auf klimaneutrale Fahrzeuge voranzutreiben. Das Land wird die Unternehmen auch weiterhin beim betrieblichen Mobilitätsmanagement unterstützen.

Mit der Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) für den Pendel-, Dienst- sowie Kundinnen- und Kundenverkehr kommt die öffentliche Hand ihrer Vorbildfunktion nach Paragraph 5 Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) nach. Ziel von BMM ist die Vermeidung,

Verlagerung und Effizienzsteigerung des mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Verkehrs von und zu Betriebsbeziehungsweise Behördenstandorten durch abgestimmte Maßnahmen. Fachkompetenz für BMM kann unter anderem durch Zertifizierungslehrgänge der Industrie- und Handelskammern erworben werden. Das Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität hat den Weiterbildungslehrgang „Mobilitäts.ManagerIn.BW“ entwickelt, der für Beschäftigte von Kommunen geöffnet werden soll.

Klimaeffekt

Die vermiedene Fahrleistung verringert Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen. Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom Pkw auf den Umweltverbund führt zu einer effizienteren Abwicklung von Verkehr, einem reduzierten Energieverbrauch und weniger Treibhausgasemissionen, auch weil die Schiene mit einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem, klimaneutralem Strom betrieben wird und der Rad- und Fußverkehr emissionsfrei sind.

Durchgängige und attraktive Radverkehrsnetze schaffen (Radverkehrsnetze)

Durch landesweit einheitliche und radverkehrsfreundliche Rahmenbedingungen können die Kommunen lückenlose, flächendeckende und durchgängige Radnetze realisieren. Das Land passt den Rechtsrahmen der Radverkehrsförderung an. Im Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (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. Ein zentraler Baustein der Radnetze ist das baulastträgerübergreifende RadNETZ Baden-Württemberg (RadNETZ BW). Hierfür werden circa 8.000 Kilometer RadNETZ BW bis 2030 auf den Zielzustand ausgebaut. Ein ambitionierter Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist in Zuständigkeit des Landes und des Bundes eine wichtige Landesaufgabe.

Klimaeffekt

Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom Pkw auf den Umweltverbund führt zu einer effizienteren Abwicklung von Verkehr, einem reduzierten Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen, auch weil die Schiene mit einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem, klimaneutralem Strom betrieben wird und der Rad- und Fußverkehr emissionsfrei sind.

Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöhen (Sicherheit auf Straßen)

Die Wege sollen möglichst getrennt, direkt und sicher gestaltet sein. Die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad wird vielerorts von Bürgerinnen und Bürgern noch als zu wenig sicher empfunden. Daher bringen Eltern ihre Kinder mit dem Auto zu Schule, auch andere Kurzstrecken werden mit dem Pkw zurückgelegt. Insbesondere das Radfahren auf der Straße und das Queren von Straßen wird als gefährlich erlebt. Nicht überall können eigenständige Fußwege und zusätzlich eigenständige Radwege angelegt werden. Daher spielt die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten eine zentrale Rolle. Da die Kundinnen und Kunden des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der Regel

zu Fuß zur Haltestelle gelangen, profitiert der ÖV von der gestiegenen Attraktivität seiner Haltestellen zu Fuß. Mehr Spielraum bei der Gestaltung der Verkehrssicherheit vor Ort wäre wünschenswert. Baden-Württemberg begleitet daher konstruktiv die Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung. Viele Kommunen in Baden-Württemberg setzen sich ebenfalls für einen Rechtsrahmen ein, der die Einführung von Tempo 30 innerorts im Ermessen der Behörden vereinfacht.

Klimaeffekt

Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom Pkw auf den Umweltverbund führt zu einer effizienteren Abwicklung von Verkehr, einem reduzierten Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen, auch weil die Schiene mit einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem, klimaneutralem Strom betrieben wird und der Rad- und Fußverkehr emissionsfrei sind.

Mit Bahn, Bus und flexiblen Bedienformen Mobilität garantieren

Die Mobilitätsgarantie soll den ÖPNV (inklusive Schienenpersonennahverkehr (SPNV)) mit einem

verlässlichen Angebot von 5 bis 24 Uhr aufwerten und damit einen deutlichen Anreiz zum Umstieg auf Bus und Bahn setzen. Alle Orte sollen in einer ersten Stufe flächendeckend zu den gängigen Verkehrszeiten im Ballungsraum mindestens alle 15 Minuten und im ländlichen Raum alle 30 Minuten angebunden sein. Damit wird das Ziel verfolgt, dass die Menschen sowohl in verdichteten als auch in ländlichen Regionen künftig sicher sein können, dass sie mit einem Nahverkehrsangebot verlässlich und gut angebunden sind. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten soll ein Bedienstandard alle 30 Minuten in Ballungsräumen und alle 60 Minuten in ländlichen Räumen erreicht sein. Neben Bus und Bahn kommen flexible Bedienformen des ÖPNV (On-Demand-Verkehre) insbesondere in ländlichen Räumen und zu Zeiten geringer Nachfrage zum Einsatz. Angesichts des Bedeutungszuwachses des ÖPNV für eine nachhaltige Mobilität ist eine höhere Verbindlichkeit für dessen Ausbau das Ziel. Dafür soll die Mobilitätsgarantie mit definierten Standards umgesetzt und formulierte zentrale Rahmenziele verankert und evaluiert werden. Zur Mobilitätsgarantie zählt neben der Sicherstellung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit auch, die notwendigen Kapazitäten zur Beförderung der steigenden Nachfrage bereitzustellen. Im Bereich des SPNV ist das

Land Aufgabenträger. Auf zahlreichen Strecken muss der Umsetzung den mit der Mobilitätsgarantie verbundenen Taktdichten ein Infrastrukturausbau vorangehen. Der kommunale ÖPNV mit Bussen und Stadtbahnen ist bislang als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge gesetzlich verankert. Eine Überführung des ÖPNV in eine kommunale Pflichtaufgabe ist zu klären.

Klimaeffekt

Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom Pkw auf den Umweltverbund führt zu einer effizienteren Abwicklung von Verkehr, einem reduzierten Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen aufgrund des systembedingt niedrigeren Energieverbrauchs und auch weil die Schiene bereits mit einem überwiegenden Anteil an erneuerbarem, klimaneutralem Strom betrieben wird und der Rad- und Fußverkehr emissionsfrei sind.

ÖPNV zuverlässig machen (Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit)

Gesicherte Anschlüsse sind elementarer Bestandteil eines attraktiven ÖPNV. Das Thema wird für den SPNV neu aufgesetzt, um ein zusammenhängendes digitales

System für den SPNV und gegebenenfalls den Regio-bus voranzutreiben. Gleichzeitig werden Zielvorgaben der Bahnunternehmen vertraglich konkretisiert, um der Anschlusssicherheit eine höhere Priorisierung beizumessen. Perspektivisch soll die Anschluss- und Qualitätssicherung übergeordnet und über alle Verkehrsträger hinweg auf der Basis von Echtzeitdaten gewährleistet werden. Die Teilmaßnahmen, die hierauf einzahlen, sind vielfältig und betreffen unter anderem die Bereiche Infrastruktur, Fahrzeuge, Personal, Daten und Digitalisierung. In Anbetracht dieser Herausforderungen sollen die Verkehrsverbünde zu Systemintegratoren und zu noch leistungsfähigeren Einheiten weiterentwickelt werden (vergleiche Maßnahmen aus ÖPNV-Strategie 2030). Die Verantwortung für Anschluss- und Qualitätssicherung wird klar verortet.

Klimaeffekt

Die Verlässlichkeit der Transportketten im Öffentlichen Verkehr sind Voraussetzung für die Akzeptanz des Systems, den Modal Shift der einzelnen Nutzer und damit für die angestrebte Verdopplung der Nachfrage.

Schieneinfrastruktur ausbauen, modernisieren und Kapazitäten steigern (moderne Schieneinfrastruktur)

Die Maßnahme beinhaltet den umfassenden Ausbau und punktuellen Neubau der Streckeninfrastruktur durch kapazitätssteigernde Maßnahmen (Doppelspurausbauten, Begegnungsbahnhöfe, leistungsfähige Leit- und Sicherheitstechnik, das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS (englisch European Train Control System)), die Umsetzung des landesweiten Rollouts „Digitale Schiene Deutschland“ bis 2035 und der Koalitionsvertrags-Initiative (KoaV-Initiative) Eisenbahnknoten Stuttgart 2040, weitere netzweiternde Maßnahmen (wie Streckenreaktivierungen), die Anpassung der Bahnsteiglängen für maximale Reisendenkapazität sowie die Umsetzung der Elektrifizierungsinitiative des Landes für die Schieneinfrastruktur. Für die Umsetzung der Maßnahmen bedarf es einer ausreichenden Finanzierung vor allem durch den Bund, der die Gewährleistungsverantwortung für die Bundes-schienewege hat, aber auch durch Land und Kommunen. Hinzu kommt die personelle Stärkung der notwendigen Planungs- und Genehmigungsinstanzen. Als Eigentümer der Schienewege der Deutschen Bahn (DB) ist nach grundgesetzlicher Ordnung insbesondere

der Bund bei der Ausbaukonzeption des Netzes und bei der Finanzierung gefordert. Die neugeschaffene DB AG InfraGo AG hat die operative Verantwortung. Daneben sind bestehende Förderregime, insbesondere nach dem Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundes-GVFG), die auch ein finanzielles Engagement von Land und kommunaler Seite erfordern, zu nutzen.

Klimaeffekt

Die Verlagerung von Verkehrsleistung von Pkw und Lkw auf den Umweltverbund beziehungsweise die Schiene führt zu einer effizienteren Abwicklung von Verkehr, einem reduzierten Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen, auch weil die Schiene mit einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem, klimaneutralem Strom betrieben wird und immer mehr Elektrifizierungslücken geschlossen werden.

Zusätzliche Finanzierung für ein besseres Bus- und Bahnangebot ermöglichen (Mobilitätspass)

Mit dem Mobilitätspass soll den Kommunen gesetzlich die Möglichkeit geboten werden, zusätzliche Mittel für die Verbesserung des ÖPNV zu generieren und Anreize

zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. Er ist ein wichtiger Baustein für die Mitfinanzierung zum Ausbau des ÖPNV über die geplante Mobilitätsgarantie hinaus. Die Erlöse aus dem Abgabenaufkommen des Mobilitätspasses können für den Angebotsausbau durch Taktverdichtung in den Linienverkehren oder für neue Angebote zum Beispiel im Bereich On-Demand-Verkehre eingesetzt werden. Weitere Maßnahmen sind unter anderem der Kapazitätsausbau, die Stärkung der Zuverlässigkeit, Infrastruktur- und Digitalisierungsmaßnahmen sowie eine Verbesserung der ÖPNV-Kultur. Mit dem Mobilitätspass sollen der ÖPNV gestärkt und das Mobilitätsverhalten geändert werden.

Das Land strebt eine gesetzliche Grundlage an, die den Kommunen, welche den Mobilitätspass einführen möchten, einen Ausgestaltungsspielraum belässt.

Klimaeffekt

Die Schaffung von weiteren Finanzierungsmöglichkeiten zur Stärkung des ÖPNV ermöglicht auch die Verlagerung von Verkehrsleistungen vom Pkw auf den Umweltverbund, welche wiederum zu einer effizienteren Abwicklung des Verkehrs, einem reduzierten Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen führen kann, auch weil die Schiene mit einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem, klimaneutralem Strom betrieben wird und Rad- und Fußverkehr emissionsfrei sind.

2. Ausblick auf das folgende Jahr

Das Erreichen der Sektorziele im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) liegt im Aufgabenbereich der jeweils zuständigen Ressorts. Das VM strebt an, die für den Sektor Verkehr notwendigen Maßnahmen zum Erreichen des Sektorziels mit dem Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) zu präzisieren. In den Eckpunkten zum LMK enthaltene

Maßnahmen wurden in das Klima-Maßnahmen-Register (KMR) der Landesregierung übernommen.

Das Monitoring zum LMK soll künftig den vorgesehenen jährlichen Bericht beschreiben. Dieser beinhaltet die Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors in Baden-Württemberg und den Erreichungsgrad

des Klimaschutzziels im Verkehrssektor gemäß KlimaG BW, den Umsetzungsstand der Maßnahmen sowie eine Analyse der Ursachen bei einer Zielunterschreitung sowie Maßnahmen zur Wiedererreichung des Zielpfads und der zukünftigen Zielerreichung. Dieser Bericht bildet zukünftig die wesentliche Grundlage für den Sektorbericht Verkehr des KMR.

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
Telefon: + 49 711 896 860
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de

Redaktion

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Gestaltung

ÖkoMedia GmbH, oekomedia.com

Veröffentlichung

10/2024

© Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Bildnachweis

Titelseite: © 2022 Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg [CC BY-ND](https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/)



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr