

Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz
Baden-Württemberg

Sektorbericht Verkehr

2025



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Inhalt

3	Abkürzungsliste der Ministerien	56	2. Ausblick auf das folgende Jahr
4	Erklärung zum Inhalt der Berichte	57	Impressum
5	1. Bericht über Maßnahmenumsetzung		
5	a) Tabellarischer Gesamtüberblick (alle Maßnahmen des Sektors)		
51	b) Ausgewählte Maßnahmen		

Abkürzungsliste der Ministerien

Abkürzung	Bedeutung
StM	Staatsministerium
IM	Ministerium des Inneren, 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 EU- und 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.

Bei den Sektorberichten handelt es sich um Berichte, die durch die sektorverantwortlichen Ressorts erstellt wurden. Die Sektorberichte sind aus Sicht des sektorverantwortlichen Ressorts formuliert und spiegeln nicht zwingend die Sicht der gesamten Landesregierung wider.

1. Bericht über Maßnahmenumsetzung

a) Tabellarischer Gesamtüberblick (alle Maßnahmen des Sektors)

Die in der Tabelle dargestellten Informationen zu den Maßnahmen stellen einen Ausschnitt aus dem online einsehbaren Klima-Maßnahmen-Register (KMR) dar (<https://kmr.baden-wuerttemberg.de>). Im Rahmen des vorliegenden Sektorberichts wurden diese Informationen mit Angaben zum aktuellen Umsetzungsstand der jeweiligen Maßnahme ergänzt.

Mehr Autos fahren klimaneutral

Maßnahmennummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
366	VM	Öffentliche Ladeinfrastruktur für Pkw ausbauen	Voraussetzung für die Nutzung der Elektromobilität ist eine flächendeckende und bedarfsgerecht verfügbare Ladeinfrastruktur, welche alle Nutzungsszenarien abdeckt und ein einfaches Laden ermöglicht. Dafür muss das Stromnetz für den Hochlauf der Elektromobilität vorbereitet und ausgebaut werden. Ein zügiger Netzanschluss und eine zügige Netzintegration der Ladeinfrastruktur muss zugleich erfolgen. Die Verfügbarkeit von geeigneten Flächen ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. →	<input type="checkbox"/>	Die Flächenbereitstellung wird durch das vom Bund entwickelte „FlächenTOOL“ unterstützt und laufend um weitere Flächen in Abhängigkeit der Verfügbarkeit und Eignung ergänzt. In 2024 wurden weitere rund 120 Parkplatzflächen an Bundes- und Landesstraßen in das FlächenTOOL eingepflegt, so dass dann insgesamt 247 Flächen der SBV im FlächenTOOL enthalten sind. Private Investoren können sich formlos auf die online gestellten Parkplatzflächen bewerben. →

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>Damit Betreiber von Ladeinfrastruktur öffentlich zugängliche Ladepunkte errichten können, muss die öffentliche Hand unter anderem ausreichend Flächen vorsehen und zur Verfügung stellen.</p> <p>Auf der Basis von unter anderem Elektromobilitätskonzepten soll die Flächenbereitstellung durch das „FlächenTOOL“ erfolgen. Über das „FlächenTOOL“, welches durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bereitgestellt wird, können Liegenschaften für den Aufbau von Ladeinfrastruktur angeboten und gefunden werden. Für Baden-Württemberg ergibt sich bis 2030 ein Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit insgesamt 2,6 Gigawatt, die mit 60.000 bis 100.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten erreichbar sind. Die Zahlen sind auf die Maßstäbe der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR), die den Bedarf in Kilowatt (kW) pro Fahrzeug angibt, gerechnet. Zudem hat das Land das Ziel, dass in allen Siedlungen öffentliche Ladeinfrastruktur fußläufig erreichbar ist. Der Bedarf und die Ziele sollen im Rahmen der „Strategie Ladeinfrastruktur“ regelmäßig aktualisiert und konkretisiert werden.</p>		<p>Zusätzlich werden weitere Landesflächen aus dem Bereich der Staatlichen Vermögens- und Hochbauverwaltung BW schrittweise in das FlächenTOOL eingetragen.</p>

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
367	VM	Ladeinfra- struktur für Pkw sicher- stellen	<p>Eine ausreichende Ladeinfrastruktur stellt die Voraussetzung für eine Steigerung der Elektromobilität dar und muss daher vorlaufend zur Flottenumstellung erfolgen. Bis 2030 müssen circa 2 Millionen E-Fahrzeuge im Bestand sein. Es ist davon auszugehen, dass im Durchschnitt etwa ein privater Ladepunkt pro E-Fahrzeug benötigt wird. E-Fahrzeuge werden dort geladen, wo sie längere Zeit stehen, insbesondere zuhause oder am Arbeitsplatz. Die entsprechenden Ladepunkte sind größtenteils nichtöffentlich zugänglich und damit privat. 2030 werden voraussichtlich etwa 85 Prozent der Ladevorgänge an solchen nichtöffentlich zugänglichen Ladepunkten im privaten Bereich stattfinden.</p> <p>Zu nichtöffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur gehört auch eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur im öffentlich zugänglichen Raum exklusiv für zum Beispiel E-Taxis und E-Carsharing. Gesetzliche Vorgaben sind im Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) des Bundes nur unzureichend vorhanden, weil sie sich nur auf neu errichtete Parkplätze und grundlegende Sanierung von Gebäuden beziehen. Sie müssen auf ein dem künftigen Bedarf gerechtes Niveau angehoben werden und auch für bestehende Parkplätze gelten. Der Rechtsrahmen soll so ausgestaltet sein, dass dieser die Errichtung von privater Ladeinfrastruktur fördert.</p>	<input type="checkbox"/>	Die Informationspflichten zu privater Ladeinfrastruktur sind im Landesmobilitätsgesetz verankert. Weiter konnte die Förderung von vorbereitenden Netzanschlüssen in Wohnungseigentümergeinschaften bis Ende 2025 gesichert werden.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
443 (NEU)	VM	Im ganzen Land elektrisch unterwegs: Ladeinfrastruktur für Lkw	<p>Ungefähr ein Drittel der CO₂-Emissionen im Verkehr stammt von schweren Lastkraftwagen (Lkw) über 3,5 Tonnen. Der Lkw-Verkehr ist somit ein entscheidender Faktor für den Klimaschutz.</p> <p>Mit einem flächendeckenden Ladenetz erleichtern wir den Übergang zur Elektromobilität bei Unternehmen deutlich. Um den Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur zu unterstützen, hat das VM die Förderung „TruckCharge@BW“ ins Leben gerufen.</p> <p>Die Förderung von Elektrobussen wird auf 34,5 Millionen Euro 2025 verstärkt.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Das Förderprogramm TruckCharge@BW läuft seit November 2024.</p> <p>Der Förderaufruf BASE BW ist in Vorbereitung.</p>
368	VM	Marktdurchdringung von Elektroautos unterstützen	<p>Bis zum Jahr 2030 soll der Kauf eines klimaneutralen Pkw der Normalfall werden. Der Neukauf fossil angetriebener Pkw soll zum Ausnahmefall werden. Dies erfordert unter anderem, dass klimaneutrale Pkw im Verbund mit den Nutzungskosten kostengünstiger als fossil angetriebene Pkw werden. Die Vorteile für Elektrofahrzeuge müssen zusätzlich durch zum Beispiel Bevorrechtigungen gestützt werden, sodass das Fahren mit einem Verbrennerfahrzeug weniger attraktiv ist als ein Elektrofahrzeug. →</p>	<input type="checkbox"/>	<p>In einigen Bereichen ist der Fortschritt gut – die Förderprogramme werden gut angenommen</p> <p>Die Ladesäuleninfrastruktur (LIS) wird stetig ausgebaut.</p> <p>Im Bereich der Nutzfahrzeuge ist die Transformation eine große Herausforderung. Hier hat das Land sein Förderportfolio ergänzt und unterstützt mit einer novellierten E-Lkw und Ladeinfrastrukturförderung.</p>

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>In der EU sollen ab 2035 keine Autos mit Verbrennungsmotor zugelassen werden. Die EU setzt Flottengrenzwerte für die CO₂-Emissionen von Pkw, die eine Flottendurchdringung von knapp 20 Prozent E-Pkw bis zum Jahr 2030 erwarten lassen. Hohe CO₂-Emissionen der übrigen Flotte können zu stark steigenden CO₂-Preisen führen. Eine hohe CO₂-Bepreisung führt in der Folge zu einer Verteuerung des Mineralöls. Für die notwendige zusätzliche Flottendurchdringung geraten staatliche Subventionen an ihre Grenzen. Daher sollte an der Elektrifizierung gewerblicher Flotten angesetzt werden und diese ab 2027 zum größten Teil klimaneutral erfolgen. Dazu sind ordnungsrechtliche oder finanzielle Vorgaben bei der Dienstwagenbesteuerung geeignet. Als Alternative kommen eine ambitionierte Weiterentwicklung der Flottengrenzwerte, ein ergänzendes Quotensystem oder ein Bonus-Malus-System in Frage.</p>		

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
369	VM	Klima- freundliche Fahrzeuge privilegieren	Zur angestrebten Steigerung des Anteils von E-Fahrzeugen können lokal und regional spürbare Vorteile wie Null-emissionszonen in Wohnquartieren, die gegebenenfalls temporär ausgestaltet werden, beitragen. In Deutschland gesetzlich mögliche Instrumente des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) umfassen derzeit die Bereiche Nutzung/ Gebühren von Parkplätzen, Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen (insbesondere Busfahrstreifen) und Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen/ Durchfahrtsverboten. Sie müssen einfacher in der Anwendung werden. Eine Weiterentwicklung der Benutzer-vorteile soll seitens des Landes initiiert und Modellvor-haben wie die Schaffung von Null-Emissionszonen in Wohn-quartieren sollen unterstützt werden.	<input type="checkbox"/>	Die E-Zonen Förderung ist im Mai 2024 angelaufen, wobei vier Projekte eine Förderzusage erhielten. Darunter sind zwei Machbarkeitsstudien und zwei Errichtungen von E-Zonen. Diese sollen bis Ende 2026 eingerichtet sein.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
444 (NEU)	VM	E-Mobilität für Alle: Förde- rung von so- zialem E-Pkw- Leasing durch Bund	<p>Das Marktangebot an kleinen und erschwinglichen E-Pkw ist derzeit noch sehr gering. Zudem sind diese Fahrzeuge beim Kauf oft teurer als vergleichbare Verbrenner-Pkw. Ein soziales E-Pkw-Leasing ermöglicht es Haushalten mit geringem oder mittlerem Einkommen, ein elektrisches Fahrzeug zu kalkulierbaren Kosten zu leasen. Deshalb unterstützt das Verkehrsministerium, Pläne für das soziale E-Pkw-Leasing nach dem Vorbild Frankreichs auf Bundesebene.</p> <p>Die Bündelung von weiteren Vorteilen wie Nullemissionszonen, Parkgebührenbefreiung, Sonderspuren, Lademöglichkeiten und Zufahrtsbeschränkungen für Verbrenner in abgegrenzten Gebieten wird den Einsatz von E-Pkw zusätzlich unterstützen.</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">X</div>	<p>Das VM setzt sich auf Bundesebene für ein soziales E-Pkw-Leasing ein.</p> <p>Bei der KEA BW wurde mit der Vorbereitung und Aufbereitung von Informationen für Kommunen zu Nullemissionszonen begonnen.</p>

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Mehr Tonnen werden klimaneutral befördert

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
370	VM	Klimaschutz-orientierte Markt-anreize im Lkw-Verkehr herstellen	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 nahekomen. Eine erhöhte Maut für fossil-angetriebene Lkw bei befristeten Befreiungen für klimaneutrale Fahrzeuge soll hier den Unterschied machen. →	<input type="checkbox"/>	Ein entsprechender Gesetzentwurf liegt im VM vor. Auch die Gesamtkonzeption mit Systemarchitektur, Organisationsregelungen und Kommunikationskonzept sind vorhanden.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>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.</p>		
371	VM	Elektro- und Wasserstoff-Lkw ermöglichen	<p>Im Bereich von schweren Lkw gibt es derzeit noch keine klare Entscheidung, welche der drei Technologien (Battery Electric Vehicles (BEV), Oberleitungs-Lkw oder H2-Brennstoffzelle) sich bis 2030 durchsetzen oder in welchen Anteilen diese nebeneinander existieren werden. Es zeichnet sich ab, dass der überwiegende Anteil über batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge befördert werden wird. Dies gilt insbesondere im Regionalverkehr. So deuten Wirtschaftlichkeitsüberlegungen daraufhin, dass BEV-Lkw in erheblichem Ausmaß in den Markt kommen. →</p>	<input type="checkbox"/>	<p>LWT-Förderaufruf ermöglicht die Förderung von öffentlich zugänglichen Lkw-Ladestandorten mit Ladeleistung bis zu 400 kW pro Ladepunkt und der Vorbereitung für MCS Ladestandard. Die Begleitforschung liefert Erkenntnisse zu Planung, Aufbau und Betrieb der Lkw-Ladestandorte.</p> <p>Aktuell werden zwei Vorhaben gefördert, Fertigstellung Anfang 2026</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>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 Straßenbaulastträger 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 E-Laden und/oder H2-Tanken zu erstellen.</p>		

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
372	VM	Infrastruktur für klima- freundlichen Güterverkehr ausbauen	Die Verfügbarkeit der klimafreundlichen Güterverkehrsinfrastruktur soll erhöht werden, um die Attraktivität insbesondere der Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff vor allem für Unternehmen zu steigern. Durch Fördermöglichkeiten erhalten Unternehmen Anreize, eigene Anschlüsse beispielsweise an das Schienennetz oder erforderliche logistische Anlagen zu realisieren. Insbesondere das Errichten und Betreiben von Terminals für den kombinierten Verkehr (KV-Terminals), additiver Infrastruktur und Gleisanschlüssen sind wichtige Bausteine, um weiteren Unternehmen den Zugang zum klimafreundlichen Güterverkehr zu ermöglichen. Gute Schieneninfrastruktur in trimodalen Zentren unterstützt gleichfalls Verlagerungspotenziale auf die Wasserstraße. Wenn mehr solcher Anlagen realisiert werden, erhöht sich die Verfügbarkeit der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur für den Güterverkehr und die Erreichbarkeit wird verbessert. Weiterhin sollen die Maßnahmen (wie zum Beispiel die Errichtung von Ladezonen und Mini- und Midi-Hubs) die dringend erforderliche Transformation im Bereich der Stadtlogistik sowie den Spagat zwischen verbesserter Lieferqualität und Kosteneinsparungen einerseits sowie der Dekarbonisierung und Verringerung der Lieferverkehre andererseits ermöglichen.	<input type="checkbox"/>	Die Förderrichtlinie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs wurde im März 2024 veröffentlicht.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
373	VM	Hochlauf und Einsatz von reFuels unterstützen	Emissionsarme reFuels sollen den Flugverkehr durch ambitionierte Beimischungen an Sustainable Aviation Fuel (SAF) klimafreundlicher machen und den verbleibenden Anteil fossiler Kraftstoffe dort ersetzen, wo alternative Antriebstechnologien nicht zur Verfügung stehen – etwa in Fahrzeugen zur Sicherung der Resilienz oder der Bestandsflotte. Im Rahmen der Roadmap reFuels werden über 40 Studien und Pilotprojekte bearbeitet. Die Landesregierung wird sich auch künftig aktiv für Anpassungen der EU- und Bundesregulierung von reFuels einsetzen, um unter anderem den Hochlauf von Anlagen zur reFuels-Produktion wirtschaftlich zu machen, Importe zu ermöglichen (siehe Aktionsplan reFuels) und höhere zulässige Beimischungen zu erreichen.	<input type="checkbox"/>	<p>Paraffine Reinkraftstoffe wurden durch den Bund freigegeben. Die Roadmap reFuels für Baden-Württemberg wird umgesetzt – von den 40 Förderprojekten / Studien sind 20 abgeschlossen.</p> <p>Der Aktionsplan reFuels enthält Forderungen an die EU und im nächsten Schritt an den Bund.</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Weniger Kfz-Verkehr in den Kommunen

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
374	VM	Straßen- bau und Sanierungs- maßnahmen an Klimaziele anpassen	Weiterentwicklung und Umsetzung von Vorgaben für einen klimafreundlichen Straßenbau, zum Beispiel zur Verwendung von Recyclingmaterial, zur Befeuern von Asphaltmischanlagen, zur Behandlung und Verwertung von teerhaltigem Straßenaufbruch sowie zum Qualitätsstraßenbau Baden-Württemberg (computergestützte Baustellenabwicklung, QSBW). Berücksichtigt man die Länge des bestehenden Straßennetzes in einem Flächenland wie Baden-Württemberg, so wird schnell deutlich, dass dem Erhalt der Straßeninfrastruktur hinsichtlich Ressourcenschonung sowie Energieeinsparung eine entscheidende Bedeutung für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen zukommt (Schwerpunkt Erhaltung).	<input type="checkbox"/>	Die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen“ im Straßenbau Baden-Württemberg (ETV-BW) wurden im Jahr 2024 in Bezug auf NTA erweitert.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
375	VM	Verkehrsmittelübergreifende Straßeninfrastruktur sicherstellen	Der Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur erfolgt nachhaltig, intelligent, leistungsfähig und sicher. Sie steht damit als verlässliche Mobilitätsgrundlage für den steigenden Güterverkehr zur Verfügung und richtet sich auch an klimafreundliche Verkehrsmittel (Bus, Rad, Fuß) zur Stärkung des Umweltverbundes. Die Resilienz muss dabei wegen der Folgen des Klimawandels (Hochwasser, Starkregen, Hitze) erhöht werden. Der erforderliche Substanzerhalt bei Straßen und Bauwerken (Brücken und Tunnel etc.) wird über das Erhaltungsmanagement (Sanierungsprogramme) an Bundes- und Landesstraßen sichergestellt. Die Kommunen agieren entsprechend für kommunale Straßen. Die Maßnahmen des Bedarfsplans des Bundes werden gemäß der Umsetzungskonzeption des Landes realisiert. Bei der Umsetzung von Maßnahmen, deren Planung nach 2025 beginnt, werden die Belange des Klimaschutzes bei der Reihenfolge der Projekte als weiteres Bewertungskriterium berücksichtigt. →	<input type="checkbox"/>	Die Entwicklung des Klimachecks ist für den Maßnahmenplan Landesstraßen gestartet. Das Sanierungsprogramm Bundesstraßen 2025-2028 ist erstellt.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>Rückbaupotenziale und Umstufungen werden im Rahmen der konkreten Planung geprüft und nach Möglichkeit im zeitlichen Zusammenhang umgesetzt. Straßenneubauprojekte des Maßnahmenplans für Landesstraßen und solche mit Förderung nach dem Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) werden einem Klimacheck als zusätzlichem Kriterium unterzogen. Dieser bewertet ganzheitlich alle positiven und negativen Klimawirkungen aus dem Fahrbetrieb und Lebenszyklus der Infrastruktur. Vorhaben, die zu mehr Netto-Treibhausgasemissionen führen, werden grundsätzlich nicht über das LGVFG gefördert.</p>		
376	VM	<p>Straßen und Plätze aufwerten (kosten-deckendes Parken)</p>	<p>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.</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Die digitale Parkraumkontrolle ist zur Effizienzsteigerung und Ausweitung der Kontrolle mit dem Landesmobilitätsgesetz beschlossen.</p> <p>Die neue StVO bietet insbesondere beim Anwohnerparken Flexibilität für Kommunen.</p> <p>Das Kompetenznetz Klima Mobil hat erfolgreiche Beratungsinstrumente etabliert.</p>

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>Auch ein Vorhalten von Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge oder zeitlich befristet für E-Fahrzeuge 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.</p>		

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
445 (NEU)	VM	Parkraum- management – Mehr Bäume, weni- ger Abgase	<p>Mehr Klimaschutz im Verkehr braucht mehr und intensiveres Parkraummanagement.</p> <p>Das Verkehrsministerium intensiviert seine Maßnahmen für mehr und besseres Parkraummanagement.</p> <p>Das Kompetenznetz Klima Mobil arbeitet im Auftrag des Landes daran, Kommunen in diesem Bereich zu beraten, zu informieren und zu vernetzen. Darüber hinaus stellt das Land Fördermittel für Personal- und Sachkosten bereit, um die Kommunen bei der Umsetzung von Parkraummanagement-Projekten zu unterstützen.</p> <p>Um die Umsetzung im Land voranzutreiben, erweitert das Verkehrsministerium sein Unterstützungsangebot. Das VM veröffentlicht in diesem Jahr Hinweise zu wirksamen Höhen beim Zeit- und Anwohnerparken.</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; display: inline-block;">X</div>	<p>Alle drei Hauptmaßnahmen sind mit ersten konkreten Projektschritten angelaufen. Das Landesmobilitätsgesetz ist verabschiedet und in Kraft.</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
377	VM	Mobilität mit weniger Pkw ermöglichen	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 privilegierten Parkraum auf öffentlichen und privaten Flächen unterstützen. Die Carsharing-Strategie 2030 des Landes entwickelt zielgruppenspezifisch geeignete Geschäftsmodelle, die mit Hilfe einer Förderlinie in der Fläche implementiert werden sollen.	<input type="checkbox"/>	Das Carsharing-Gutachten Baden-Württemberg wurde veröffentlicht.
378	VM	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. →	<input type="checkbox"/>	Das Förderprogramm B ² MM wird weiterhin angeboten. Das Bündnis „Verkehrswende in der Arbeitswelt“ ist angelaufen. 2024 fanden zwei Netzwerktreffen statt und es wurde in den Arbeitsmodus gestartet. In 2024 wurden im Rahmen des Bündnisses mehrere Webinare und Präsenzveranstaltung durch den Kooperationspartner BWIHK durchgeführt.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>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 Betriebs- beziehungsweise 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.</p>		

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
446 (NEU)	VM	Mehr Unternehmen für das Bündnis Verkehrswende in der Arbeitswelt	<p>Das Bündnis „Verkehrswende in der Arbeitswelt“ vereint Partner:innen aus der Wirtschaft, Gewerkschaften und Verbänden, die einen Beitrag zur Umsetzung der Verkehrswende in der Arbeitswelt leisten möchten. Ziel des Bündnisses ist es, Pendel- und Berufsverkehre bis 2040 klimaneutral zu gestalten und wo sinnvoll zu vermeiden. Die Mitglieder haben es sich zum Ziel gesetzt, ab sofort in die Umstellung der Flotte einzusteigen und ab 2027 weitgehend nur noch lokal emissionsfreie Pkw neu zu beschaffen.</p> <p>Das Bündnis wurde durch eine gemeinsame Erklärung der Partner:innen im Juli 2023 gegründet.</p> <p>Das Bündnis soll sukzessive um weitere Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber aus Baden-Württemberg erweitert werden, damit immer mehr beruflich bedingte Wege klimafreundlich werden. Außerdem führt die Erweiterung des Bündnisses dazu, dass die Themen Betriebliches Mobilitätsmanagement und Verkehrswende weitreichend und langfristig in der Arbeitswelt verankert werden sowie möglichst viele Beschäftigte Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten haben.</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">X</div>	<p>Das Bündnis „Verkehrswende in der Arbeitswelt“ umfasst aktuell 25 Mitglieder (unter anderem. BOSCH, SAP, Schwarz-Gruppe (Kaufland, Lidl), Roche Pharma), gestartet ist es 2023 mit 22 Mitglieder (Zahlen exklusive VM).</p> <p>Das VM steht aktuell in Kontakt mit interessierten Institutionen und prüft die jeweiligen potenziellen Beitritte.</p> <p>Für die künftige Bewerbung wurde ein Two-Pager erarbeitet, der kondensiert und prägnant die Vorteile für die Partnerinnen und Partner und die Inhalte des Bündnisses beschreibt.</p>

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
51	IM	Nachhaltige Moderni- sierung des Fuhrparks der Polizei	<p>Die Landesverwaltung hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 nettotreibhausgasneutral zu werden. Neben der ab 2035 gültigen EU-weiten Vorgabe, dass keine neuen Pkw mit Verbrennungsmotoren mehr zugelassen werden sollen, sieht sich daher auch die Landespolizei in der Pflicht, den 5.400 Einsatzfahrzeuge umfassenden Polizeifuhrpark klimaneutraler und zukunftsorientiert zu gestalten und gleichzeitig auf die geänderten Beschaffungsmöglichkeiten vorausschauend zu reagieren. Hierbei steht jedoch unabdingbar die erforderliche und uneingeschränkte Verfügbarkeit der Einsatzfahrzeuge zur polizeilichen Aufgabenerfüllung im Vordergrund, weshalb eine vollständige Umstellung aktuell noch nicht möglich ist.</p> <p>Zur Erreichung der Klimaschutzziele soll dennoch, sofern möglich, eine verstärkte Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben beziehungsweise Nutzung von regenerativem Kraftstoff (sofern diese Kraftstoffe angeboten und in den Einsatzfahrzeugen verwendet werden können) erfolgen. →</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Mit Stand Januar 2025 befanden sich rund 190 rein batterieelektrisch (BEV) betriebene Fahrzeuge (Pkw, Transporter und Motorräder) und rund 235 Pkw mit Plug-In-Hybrid-Antrieb (PHEV) im Bestand. Ergänzend wird der Bestand im Jahr 2025 um weitere zusätzliche rund 105 BEV sowie um rund 95 PHEV gesteigert. Dadurch wird der Elektrifizierungsanteil bezogen auf den Gesamtfuhrparkbestand von rund 5.400 Fahrzeugen auf rund 11,6% im Jahr 2025 erhöht.</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
379	VM	Umwelt- verbund im Straßen- verkehr be- schleunigen	<p>Mit Stand Januar 2025 befanden sich rund 190 rein batterieelektrisch (BEV) betriebene Fahrzeuge (Pkw, Transporter und Motorräder) und rund 235 Pkw mit Plug-In-Hybrid-Antrieb (PHEV) im Bestand, was einem Elektrifizierungsanteil bezogen auf den Gesamtfuhrparkbestand von rund 7,9 Prozent (Stand Januar 2025) entspricht. Ergänzend soll der Bestand im Jahr 2025 um weitere BEV sowie PHEV gesteigert werden.</p> <p>Zeitverluste für Straßenbahn-, Bus- und Radverkehr im Straßenverkehr sollen durch vielfältige konsequente Beschleunigungsmaßnahmen abgebaut und der Umweltverbund somit attraktiver gestaltet werden. In verdichteten Räumen geschieht dies durch Maßnahmen wie zum Beispiel die flexible Bereitstellungssteuerung oder eine Neuaufteilung des Verkehrsraums. Dadurch erhöhen sich der Geh- und Reisekomfort und die Anschlusssicherheit, während die Gesamtreisezeit sinkt. In ländlichen Räumen soll der Umweltverbund durch eine deutliche Beschleunigung und gezielte, punktuelle Maßnahmen zu einer Alternative ausgebaut werden, deren Reisezeiten für den Pkw-Verkehr eine klare Konkurrenz darstellen. →</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Das Land fördert die Kommunen weiterhin im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) bei der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen. Der Leitfaden zur Busbeschleunigung erläutert Handlungsoptionen.</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			In ländlichen Räumen soll der Umweltverbund dadurch auf Haupttrouten annähernd gleich schnell wie der Pkw und in verdichteten Räumen schneller als der Pkw sein. Förderprogramme sollen Kommunen dabei unterstützen, den Umweltverbund innerstädtisch schneller zu machen als die Fahrt mit dem Pkw.		

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Mehr Wege selbstaktiv mit dem Rad oder zu Fuß

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
380	VM	Durchgängige und attraktive Radverkehrsnetze schaffen	<p>Durch landesweit einheitliche und radverkehrsfreundliche Rahmenbedingungen können die Kommunen lückenlose, flächendeckende und durchgängige Radnetze realisieren. Das Land passt den Rechtsrahmen der Radverkehrsförderung an. Im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (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.</p> <p>Ein zentraler Baustein der Radnetze ist das baulastträgerübergreifende Rad-NETZ Baden-Württemberg (RadNETZ BW). Hierfür werden circa 8.000 Kilometer RadNETZ BW bis 2030 auf den Zielzustand ausgebaut.</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Verpflichtende Radverkehrskordinator:innen in jedem Stadt- und Landkreis sind im LMG implementiert.</p> <p>Erarbeitung des Umsetzungsprogramms RadSTRATEGIE 2025-2030.</p>

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
381	VM	Selbstaktive Mobilität stärken	<p>Durchgängige Fußverkehrsnetze, die auf Wegen mit hoher Netzbedeutung mit 2,5 Metern Mindestbreite ausgebaut werden und die alle wichtigen Einrichtungen innerhalb von Stadtteilen und Quartieren auf direktem Weg erreichbar machen, sind Grundvoraussetzung für mehr Fußverkehr. Das Fußverkehrsnetz soll, ausgehend von den Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten, flächendeckend umgesetzt und lückenlos, sicher und barrierefrei gestaltet werden. Zudem werden flächendeckend qualifizierte Schulwegepläne erstellt. An Bundes- und Landesstraßen werden Querungsbedarfe systematisch ermittelt, die Ampeln werden fußgängerfreundlicher gesteuert. Da Planung und Ausbau der Fußwege in kommunaler Zuständigkeit liegen, unterstützt das Land die Kommunen durch Förderung im Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beim Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur und beim Umbau zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten.</p> <p>Außerdem fördert das Land Fußverkehrskonzepte sowie qualifizierte Schulwegepläne.</p>	<input type="checkbox"/>	Die flächendeckende Erstellung von Schulwegeplänen ist in der Umsetzung.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
382	VM	Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöhen	<p>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.</p> <p>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. Daher setzt sich Baden-Württemberg weiter für eine ambitionierte Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung ein. Land und Kommunen setzen sich daher weiter dafür ein, dass die Einführung von Tempo 30 innerorts im Ermessen der Behörden vereinfacht wird.</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Die Novelle der StVO ist im Sommer 2024 beschlossen worden. Die Novelle schafft erweiternde Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30, insbesondere zur Absicherung des Schul- und Fußverkehrs.</p> <p>Das Verkehrsministerium informiert Kommunen und Straßenverkehrsbehörden, mittels Informationsschreiben und -Veranstaltungen, über die StVO-Novelle und den daraus resultierenden neuen Möglichkeiten.</p>

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
383	VM	Kurze Wege in Stadt und Land attrak- tiv machen	<p>Durch Schaffung abgestimmter Standards, Muster- und Beispiellösungen für lebendige und verkehrsberuhigte Stadtteilzentren, Teilorte und Ortsmitten sowie die Durchführung einer landesweiten Bestandsaufnahme des Status quo in den Städten und Gemeinden des Landes werden die fachlichen Grundlagen für einen breiten Ortsmittenumbau gelegt. Die Regierungspräsidien (RPen) werden zur zentralen Beratungsstelle für Kommunen und Umsetzungsstelle in eigener Baulast ausgebaut. Die Kommunen werden beim Umbau von lebendigen und verkehrsberuhigten Stadtteilzentren, Teilorten und Ortsmitten durch verbesserte Förderbedingungen nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sowie fachlich und kommunikativ unterstützt. Es wird eine Service-Stelle für die Kommunen eingerichtet und Angebote zur temporären Umgestaltung von Ortsmitten und zu Visualisierungen lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten geschaffen. →</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Die unterstützenden Landesangebote sind 2023 erfolgreich gestartet, so dass bis Dezember 2024: 105 Interessenbekundungen für eine Qualitätserfassung der Ortsmitte, 78 Interessenbekundungen für das Angebot der Visualisierungen und 52 Interessenbekundungen für die Ausleihe von Straßenmöbeln eingereicht wurden.</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>Stadt- und Landkreise werden als Akteure gezielt einbezogen, um insbesondere kleinere Kommunen zu unterstützen. Das Ministerium für Verkehr entwickelt ein Landesprogramm Ortsmitten zur Umgestaltung von Landes- und Bundesstraßen und setzt dies koordiniert mit Erhaltungsmaßnahmen um. Zur Erreichung der Ziele des Landes können auch alternative Routen (gegebenenfalls Ortsumfahrungen) und Verlagerungsmaßnahmen zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten beitragen.</p>		

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Öffentlichen Verkehr verdoppeln

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
384	VM	Mit Bahn, Bus und fle- xiblen Be- dienformen Mobilität garantieren	Die Mobilitätsgarantie soll den öffentlichen Personennahverkehr (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 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. Bis 2026 soll dies in einer ersten Stufe in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs erreicht sein. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten soll ein Bedienstandard alle 30 Minuten in Ballungsräumen und alle 60 Minuten in ländlichen Räumen erreicht sein. →	<input type="checkbox"/>	Der Prozess stockt, da mangels Verfügbarkeit der Finanzmittel des Landes bislang keine Pflichtaufgabe mit Standardvorgaben etabliert werden kann beziehungsweise kein Anreiz für eine systematische Umsetzung auf kommunalere Ebene besteht.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>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.</p>		

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
385	VM	ÖPNV zu- verlässig machen	<p>Gesicherte Anschlüsse sind elementarer Bestandteil eines attraktiven Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Das Thema wird für den SPNV neu aufgesetzt, um ein zusammenhängendes digitales System für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und gegebenenfalls den Regiobus 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.</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Die zentrale, diskriminierungsfreie Plattform MobiData BW für Verkehrsdaten wird in enger Abstimmung mit bundesweiten und internationalen Datenplattformen ausgebaut. MobiData wird kontinuierlich weiter mit Daten befüllt und angepasst. Auch Technische Anpassungen erfolgen laufend. Das Monitoring im Rahmen der ÖPNV-Strategie 2030 ergab für 2024 einen geschätzten Umsetzungsstand von 80%.</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
447 (NEU)	VM	Besser und zuverlässig mit einem starkem ÖPNV	Wir machen den ÖPNV mit unserem Aktionsplan Qualität zuverlässiger und besser: Wir erhöhen die Sitzplatzkapazitäten, sorgen für eine Überarbeitung von Fahrplänen und starten ein Pilotprojekt zur Gewährleistung der Anschluss-sicherheit. Mit 160 Millionen Euro für den Verkehrsvertrag 2.0 haben wir für Betreiber stärkere finanzielle Anreize gesetzt, eigenverschuldete Verspätungen und Ausfälle zu vermeiden. Das erfolgreiche Programm der inzwischen 50 Regiobus-Linien bauen wir weiter aus. Die öffentliche Finanzierung des ÖPNV in Baden-Württemberg ist auf jetzt insgesamt 3,3 Milliarden Euro angestiegen.	X	<p>Für die Teilmaßnahme Anschluss-sicherung Zug-Bus wurde 2024 eine Projektgruppe zur Ausarbeitung einer Projekt-skizze mit späterer Umsetzung etabliert. Nach gesicherter Finanzierung kann der Pilot umgesetzt werden.</p> <p>Für die Teilmaßnahme der Sitzplatzkapazitäten im SPNV wird aktuell der Regelprozess und dessen Kriterien überarbeitet.</p> <p>Für die Teilmaßnahme der Verbesserung der Zuverlässig-keit und Pünktlichkeit wurden 2025 mit dem Großteil der Verkehrsunternehmen die Verträge bereits so angepasst, dass sich das Anreizsystem hin zu höherer Verantwortungs-übernahme durch die EVU in der eigenen Einfluss-sphäre verschiebt.</p> <p>Auf Initiative des Verkehrsministeriums haben sich zahl-reiche Verbände, Institutionen und Unternehmen 2024 zu einem gemeinsamen Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg zusammengeschlossen, um das Image der Branche zu verbessern und die Rahmen-bedingungen zu optimieren.</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
386	VM	Schienen- infrastruktur ausbauen, moderni- sieren und Kapazitäten steigern	Die Maßnahme beinhaltet den umfassenden Ausbau und punktuellen Neubau der Streckeninfrastruktur durch kapazitätssteigernde Maßnahmen (Doppelspurausbauten, Begegnungsbahnhöfe, leistungsfähige Leit- und Sicherungstechnik, das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS), die Umsetzung des landesweiten Rollouts „Digitale Schiene Deutschland“ bis 2035 und der Koalitionsvertrags-Initiative (KoaV-Initiative) Eisenbahnknoten Stuttgart 2040, weitere netzerweiternde Maßnahmen (wie Streckenreaktivierungen), die Anpassung der Bahnsteiglängen für maximale Reisendenkapazität sowie die Umsetzung der Elektrifizierungsinitiative des Landes für die Schieneninfrastruktur. Für die Umsetzung der Maßnahmen bedarf es einer ausreichenden Finanzierung vor allem durch den Bund, der die Gewährleistungsverantwortung für die Bundesschienenwege hat, aber auch durch Land und Kommunen. Hinzu kommt die personelle Stärkung der notwendigen Planungs- und Genehmigungsinstanzen.	<input type="checkbox"/>	Erfolgreiche Verankerung der Finanzierungsbedarfe für die GVFG-Ko-Finanzierung von SPNV-Projekten im Haushalt 2025/26 Die Novellierung des LEFG wurde wieder aufgenommen und soll 2025 finalisiert werden.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>Als Eigentümer der Schienenwege 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, sind zu nutzen.</p>		
387	VM	Zusätzliche Finanzierung für ein besseres Bus- und Bahnangebot ermöglichen	<p>Mit dem Mobilitätspass ist den Kommunen gesetzlich die Möglichkeit geboten, zusätzliche Mittel für die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. 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. →</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Die Verhandlungen zur gesetzlichen Grundlage (LMG) sind abgeschlossen, eine Einigung zwischen den Koalitionspartnern wurde erzielt, das LMG wurde im März 2025 verabschiedet. Die Rechtsgrundlage für die Einführung eines Mobilitätspasses wurde geschaffen.</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			Die Entlastung der Straßen vom Kfz-Verkehr und die alternative Nutzung des ÖPNV soll durch den Mobilitätspass verstärkt werden. Das Land hat eine gesetzliche Grundlage geschaffen, die den Kommunen einen Ausgestaltungsspielraum belässt.		

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Übergeordnete Maßnahmen – Querschnittsthemen

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
388	VM	Steigende Klimakosten sozial abfedern	<p>Externe Kosten der Mobilität müssen sich in Nutzungskosten widerspiegeln, um klimaverträgliche gegenüber klimaschädlicher Mobilität zu privilegieren. Dies beeinflusst das Verhalten von Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen und erlaubt zugleich vielfältige Reaktionen, um Ausgaben zu reduzieren und Emissionen einzusparen. Auf Bundesebene ist dafür ein Ende der Deckelung des CO₂-Preises erforderlich. Berechnungen zeigen, dass dieser im ab 2027 geltenden Emissionshandelssystem II der EU bis 2030 auf etwa 200 Euro pro Tonne ansteigen könnte. Die CO₂-Preiseinnahmen, die auf den Pkw-Verkehr zurückgehen, könnten hälftig in die Erhöhung der Regionalisierungsmittel fließen und hälftig an alle Einwohnerinnen und Einwohner rückverteilt werden. Dadurch würde eine soziale Abfederung der CO₂-Preiserhöhung sichergestellt.</p> <p>Die Rückverteilung kann mit dem von der Bundesregierung geplanten Klimageld erfolgen. Mit der Maßnahme wird der Bund auch aufgefordert, klimaschädliche Subventionen abzubauen.</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Der Bund hat die rechtlichen Grundlagen geschaffen, um den CO₂-Preis 2027 ins europäische Emissionshandelssystem II zu überführen, wo er schnell stark steigen kann. BW hat gezielt Einfluss auf den Bund genommen, indem der TOP „Emissionshandel und sein Beitrag zu sozialer Gerechtigkeit“ in die VMK eingebracht wurde.</p>

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
389	VM	Verkehrs- planung auf Klimaschutz ausrichten	<p>Die Klimaschutzziele im Verkehr erfordern in Kommunen eine strategische, ganzheitliche und klimaschutzorientierte Verkehrsplanung – analog zur klimaschutzorientierten kommunalen Wärmeplanung – und zwar im ganzen Land. Für diese notwendige Planungsgrundlage schaffen Klimamobilitätspläne (KMP) einen partizipativen Handlungsrahmen und etablieren wichtige Strukturen und Prozesse angelehnt an das SUMP-Konzept (Sustainable Urban Mobility Plan). Dabei integrieren Klimamobilitätspläne relevante Planwerke im Bereich Mobilität und Klimaschutz. Sie werden für kleine Kommunen durch Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz ergänzt und mit der Lärmaktionsplanung verschränkt. KMP berücksichtigen Chancen und Herausforderungen der lokalen Verkehrssituation und kombinieren unter Anwendung eines Verkehrsmodells verschiedene Maßnahmen zu einem passgenauen und effektiven Maßnahmenpaket.</p> <p>Als zentraler Beitrag zur Verkehrswende sollen sich bis 2030 landesweit KMP in der Umsetzung befinden, so dass damit 80 Prozent der Bevölkerung in Baden-Württemberg abgedeckt sind. Gemeinden und Gemeindeverbände können KMP im Rahmen ihrer Zuständigkeiten aufstellen. →</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Die Pilotphase für Klimamobilitätsplänen (KMP) ist evaluiert.</p> <p>Der Leitfaden zur Erstellung von KMP wurde in Q3 2024 veröffentlicht. Aus der Pilotphase befinden sich 4 KMP in der Umsetzung. Weitere Kommunen werden zur Erstellung eines KMP durch das Kompetenznetz Klima Mobil (NVBW) aktiviert.</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>Vor allem richtet sich das Instrument an Kreise, kreisfreie Städte sowie große Städte und Zusammenschlüsse von Kommunen ab 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Das Planungsgebiet eines KMP orientiert sich am verkehrlichen Verflechtungsraum. Davon abhängig kann es sinnvoll sein, das Gebiet eines Verkehrsverbunds oder Regionalverbands als Planungsgebiet zu nutzen oder den KMP länderübergreifend zu erstellen. Die Maßnahmen eines KMP sind mit einem erhöhten Fördersatz von 75 Prozent statt 50 Prozent im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) festgesetzt.</p>		
390	VM	<p>Verkehr multimodal und intelligent steuern und vernetzen</p>	<p>Zur intelligenten Vernetzung von Verkehrsträgern erfolgt der Aufbau einer Verkehrsmanagementzentrale (VMZ). Die VMZ ist eine Leitzentrale in Stuttgart, von welcher in ganz Baden-Württemberg Verkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen (Ampeln, Verkehrszeichen, Hinweistafeln) gesteuert werden. Sie kooperiert mit anderen Leitzentralen wie Städten, Autobahn, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und bedient sich an sämtlichen verfügbaren Mobilitätsdaten. →</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Ein Leitfaden „Mobilitätsstationen“ ist in der Erstellung</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			<p>Die VMZ entwickelt und implementiert Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung sowie auch Verkehrsmanagementstrategien, unter anderem mit dem Ziel, intermodale Wegekettens zu fördern. Diese Strategien können sowohl physisch (Ampelschaltungen, dynamische Anzeigetafeln) als auch virtuell (MobiDataBW, Mobilithek) veröffentlicht werden. Mobilitätsstationen sind Orte, an denen verschiedene Verkehrsarten zusammenkommen und an denen zwischen ihnen gewechselt werden kann. Hierzu erarbeitet das VM einen interaktiven Praxisleitfaden, der die Kommunen bei der Errichtung unterstützen soll. Dabei steht die Nutzbarkeit im Vordergrund: zum Beispiel ausreichende Fahrradabstellanlagen, solide ÖPNV-Anbindungen oder Sharing-Kapazitäten. Eine zentrale Rolle spielen Echtzeitdaten sowie Informationen zu ergänzenden Mobilitätsangeboten. Wo immer möglich, soll die Ausgestaltung von Mobilitätsstationen soziale Aspekte und die Verknüpfung mit anderen Angeboten berücksichtigen.</p>		

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
391	VM	Siedlungs- strukturen verkehrs- sparend gestalten	<p>Alle Planungsebenen (Land, Region, Kommune) richten die Siedlungsentwicklung von Wohnen, Arbeit und Freizeit an nachhaltiger Mobilität aus. Die Siedlungsentwicklung – auch die gewerbliche – findet entlang der Entwicklungsachsen und der Eisenbahninfrastruktur statt. Der Landesentwicklungsplan (LEP) und die Regionalpläne regeln verbindliche Mindestdichten für Wohn- und Gewerbegebiete in verschiedenen Raumtypen und stellen Infrastrukturanforderungen für Ober-, Mittel- und Unterzentren sicher. Mischgebiete (wie zum Beispiel das Französische Viertel in Tübingen) ermöglichen kurze Wege unter anderem zwischen Arbeiten und Wohnen und sind daher reinen Wohn- und Gewerbegebieten vorzuziehen.</p> <p>Die Kommunen kümmern sich in Bestandsgebieten um Verdichtung und Durchmischung, damit die dortigen Bewohnerinnen und Bewohner und Anliegerinnen und Anlieger von besseren Infrastrukturen profitieren. Regierungspräsidien (RPeN) und Regionalverbände unterstützen diese Veränderungen. So können im Bestand Regionalverbände das Zusammenspiel von Versorgungseinrichtungen und Verkehrsangeboten moderieren.</p>	<input type="checkbox"/>	Die Zusammenarbeit mit Regionalverbänden wurde 2025 deutlich intensiviert, insbesondere durch ein neues Modellprojekt „Verkehrswende im Regionalplan“ mit Blick auf das zukünftige Landesverkehrsmodell und die Anwendung der neuen ÖV-Güteklassen sowie im Rahmen einer Task Force Flächen des Kompetenznetzes Lkw-Ladeinfrastruktur.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
392	VM	Digitale Mobilität ermöglichen	Die landeseigene Mobilitätsdatenplattform MobiData BW® wird zu einer zentralen, multifunktionalen Mobilitätsdatenplattform für alle Verkehrsträger ausgebaut. MobiData BW® tritt als Vermittler zwischen Datengebenden und Datenabnehmenden auf. Dabei geht es beispielsweise um Fahrplan- und Echtzeitdaten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), E-Ladesäulen, Sharing-Angebote, Parkdaten oder Radzählstellen. Personenbezogene Daten werden nicht erhoben oder verarbeitet. MobiData BW® soll um weitere Services ausgebaut werden (zum Beispiel Routinginformationen, neue Internetseite, Entwicklung von Konnektoren für den Mobility Data Space (MDS)) und die Aufnahme weiterer Datenpartnern.	<input type="checkbox"/>	Die Konnektoren für Mobility Data Space sind fertiggestellt, Routingfunktion und Dashboard sind implementiert.
393	VM	Nachhaltige Mobilitätskultur entwickeln	Die „Kompetenzstelle Klimakommunikation“ ist eine Organisationseinheit, die Kommunikationsdefizite erkennt und passgenaue Maßnahmen in die Umsetzung bringt. Sie bündelt breite Kompetenzen bezüglich der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen und deren Stakeholder-Strukturen sowie zum Thema einer psychologisch sinnvollen Klimakommunikation. Die Kompetenzstelle ist bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg angesiedelt.	<input type="checkbox"/>	Vertragliche Grundlagen wurden geschaffen und der Aufbau der Organisationsstruktur hat begonnen. Fünf Stellen konnten bis Ende 2024 besetzt werden. Die Kompetenzstelle Klimakommunikation hat ihre Arbeit aufgenommen.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
448 (NEU)	VM	Engagierte Einzel- personen für nachhaltige Mobilität	<p>Der Klima-Sachverständigenrat hat festgestellt: Die Mobilitätspraxis und Lösungsansätze der Zivilgesellschaft müssen stärker mitgedacht werden. Ohne die Bürger:innen kommen wir im Klimaschutz nicht voran. Sie bergen ein großes Klimaschutzpotenzial.</p> <p>Das Ministerium für Verkehr hat ein Projekt zur Stärkung von engagierten Einzelpersonen ins Leben gerufen. In dem Projekt soll das ehrenamtliche Engagement für verschiedene Themen der nachhaltigen Mobilität unterstützt werden.</p> <p>Einerseits sollen dafür Bürger:innen über Informations- und Qualifikationsformate ertüchtigt werden. Andererseits sollen Engagierte ihre Vorhaben effektiver umsetzen können. Dafür soll auch die Schnittstelle zwischen Bürger:innen und Verwaltung verbessert werden.</p>	X	Die besten Botschafter für nachhaltige Mobilität sind Menschen, die sie selber nutzen! Durch die enge Zusammenarbeit mit Verbänden, Vereinen und kirchlichen Institutionen wird ein niederschwelliges und persönliches Informationsangebot geschaffen und engagierte Menschen werden eingebunden.
449 (NEU)	VM	Landesmobilitätsgesetz -weitere Maßnahmen beschleunigen	Wir beschleunigen die Umsetzung möglicher Innovationen durch das Landesmobilitätsgesetz (LMG): Wir schaffen ein Beratungsangebot für Kommunen bei der Anwendung neuer Instrumente wie der Einführung des Mobilitätspasses. Wir finanzieren ein Pilotprojekt in vier Großstädten zur schnelleren Einführung digitaler Parkraumkontrollen.	X	Das Landesmobilitätsgesetz wurde am 12. März 2025 vom Landtag verabschiedet.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
83	MWK	Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität (BWIM)	Das „Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität“ (BWIM) ist eine Einrichtung für angewandte Forschung sowie Wissens- und Technologietransfer für nachhaltige Mobilität. Es ist ein interdisziplinärer, dezentraler Zusammenschluss der Mobilitätskompetenzen baden-württembergischer Hochschulen für Weiterbildung, angewandte Forschung sowie Transfer und Politikberatung im Bereich der Mobilität mit Schwerpunkt Nachhaltigkeit.	<input type="checkbox"/>	<p>Unter dem Motto „Gemeinsam besser unterwegs!“ betreibt das BWIM an sechs Standorten in Baden-Württemberg angewandte Forschung und vermittelt Erkenntnisse zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung an Verwaltung und Politik in Land, Regionen und Kommunen sowie vielfältige weitere Akteure. Das BWIM hat acht Schlüsselprojekte definiert, die systematisch vorgebracht werden. Dazu zählt eine Task Force für kommunale Umgestaltungen für die Mobilitätswende, eine Studie zu Mobilitätsmotiven („Why we move how we move“), iBike zum sensorgestützten Verstehen des Fahrradfahrens sowie die Initiative ZIMT (Zusammen für soziale Innovation der Mobilitätswende) für bürgerschaftliches Engagement bei Veränderungsprozessen.</p> <p>Hinzu kommen ein mobiler Erlebnisraum für Veränderungen in der Mobilität der Zukunft (Word on Wheels) im Zusammenspiel mit dem Projekt C2CBridge (Deutsches Zentrum Mobilität der Zukunft), ein Schwerpunkt Lastenrad zum Einsatz verschiedener Fahrzeuge für innerstädtische Logistik, ein IT-gestütztes System für die systematische Erfassung und Verbesserung von Fuß- und Radverkehrsnetzen sowie die Open data-gestützte Beurteilung von Mobilitätsqualität in Baden-Württemberg. →</p>

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
87	MWK	Reallabor Nachhaltige Mobilität durch Sharing im Quartier (MobiQ) Anschluss- projekt	MobiQ stellt sich der Herausforderung, dass für dauerhafte Nachhaltigkeits-effekte im Verkehr nicht allein technolo-gische und wirtschaftliche Transformationen erforderlich.	<input type="checkbox"/>	<p>Das BWIM hat sich gut mit vielen Akteuren in Baden-Württemberg vernetzt, es erreicht eine hohe Sichtbarkeit für seine Erkenntnisse.</p> <p>Das Reallabor MobiQ der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt (HfWU) Nürtingen-Geislingen stellt sich der Herausforderung, dass für dauerhafte Nachhaltigkeits-effekte im Verkehr nicht allein technologische und wirt-schaftliche Transformationen erforderlich sind, sondern gleichermaßen soziale Innovationen einer zivilgesellschaft-lichen Mobilitätskultur. Es setzt sich für nachhaltige Mobili-tät in Quartieren ein. Auch in der zweiten Förderphase wird an den drei Reallabor-Standorten Stuttgart-Rot, Geislingen und Waldburg wertvolles Transformationswissen erhoben und für die Mobilitätswende in Baden-Württemberg genutzt werden. Ziel ist es, Wissen für eine generationengerechte, geschlechterfaire und diskriminierungsfreie Mobilitätsge-staltung 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.

Leuchtturmprojekte

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
75	WM	RegioKArgo- TramTrain (Leucht- turmprojekt RegioWIN 2030 / Euro- päischer Fonds für regionale Entwicklung – EFRE)	Ziel des Projektes RegioKArgoTramTrain ist es, den kom- binierten Personen- und Warentransport in Straßenbahn- wagen mit automatisiertem Be- und Entladen weiterzuent- wickeln und im Reallabor zu demonstrieren.	<input type="checkbox"/>	Das Projekt läuft seit Oktober 2022 bis Dezember 2027.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
76	WM	LastMileCity- Lab (Leucht- turmprojekt RegioWIN 2030 / Euro- päischer Fonds für regionale Entwicklung – EFRE)	<p>Mit dem LastMileCityLab entsteht ein Erlebnisraum zum Thema Logistik und Transport auf der „letzten“ und „vorletzten“ Meile. Das LMCL fokussiert sich daher auf die Entwicklung von technologischen Lösungen für die letzte und vorletzte Meile und erprobt die Integration der interoperablen Bausteine und Umgebungen als Reallabor und in virtuellen Umgebungen.</p> <p>Wissenschaft und Industrie – insbesondere Startups – können neue Dienste, Produkte und generelle Lösungen dadurch frühzeitig im Entwicklungs- oder Entstehungsprozess erproben. Dabei sollen auch die Themen Daten und KI zeitgemäß ergänzt werden.</p>	<input type="checkbox"/>	Das Projekt läuft seit Dezember 2022 bis Dezember 2027.

¹ Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

b) Ausgewählte Maßnahmen

Der Klima-Sachverständigenrat hat in seiner Stellungnahme 2024 darauf hingewiesen, dass insbesondere dem Verkehrssektor die erhebliche Zielverfehlung droht. Zur Nachsteuerung wurden seitens des Verkehrsministeriums sieben Maßnahmen entwickelt und neu ins KMR aufgenommen. Nachfolgend werden diese genauer beschrieben.

Im ganzen Land elektrisch unterwegs: Ladeinfrastruktur für Lkw

Ungefähr ein Drittel der CO₂-Emissionen im Verkehr stammt von schweren Lastkraftwagen (Lkw) über 3,5 Tonnen. Der Lkw-Verkehr ist somit ein entscheidender Faktor für den Klimaschutz. Die Fahrzeuge sind nun auf dem Markt. Geladen werden sie zumeist auf dem Betriebshof, aber auch öffentliche Ladeinfrastruktur ist notwendig.

Wir stärken den Zuwachs an Elektroautos, indem wir den Ausbau der Ladeinfrastruktur von klimafreundlichen Lkw in einem Gesamtpaket von 20 Millionen Euro fördern.

Mit einem flächendeckenden Ladenetz erleichtern wir den Übergang zur Elektromobilität bei Unternehmen deutlich. Dabei kümmert sich die Bundesregierung um die Autobahnen, die Landesregierung dagegen um das regionale Straßennetz („gelbe“ Bundesstraßen, Landesstraßen). Die für diese Ladepunkte erforderlichen Flächen sind erheblich. Den Regionen bieten sie gleichzeitig die Chance, den regionalen Wirtschaftsstandort zu stärken.

Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass Flächen für zukünftige Ladeinfrastrukturen bereits in der Raumplanung berücksichtigt werden. Das Verkehrsministerium legt dafür noch 2025 einen Entwurf als Teil des Straßengesetzes vor.

Um den Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur zu unterstützen, haben wir die Förderung „TruckCharge@BW“ ins Leben gerufen. Dieses Programm fördert die Errichtung von Schnellladestationen einschließlich des Netzanschlusses für das kabelgebundene Laden von Elektro-Nutzfahrzeugen insbesondere auf Betriebsgeländen, an Umschlagplätzen und in Lade-Hubs in

Baden-Württemberg. Darüber hinaus ruft das Verkehrsministerium noch 2025 einen Wettbewerb für den Aufbau eines Basisnetzes im regionalen Straßenverkehrsnetz („BASE BW“) aus und knüpft damit an die erfolgreiche Förderung SAFE BW an.

Durch diese Maßnahmen wollen wir Baden-Württemberg auch beim Lkw zum bundesdeutschen Vorreiter in der Elektromobilität machen. Dass die Unternehmen diesen Weg mitgehen, zeigt schon der Erfolg eines weiteren Förderprogramms: In wenigen Tagen war im November 2024 die Förderung BW-e-Truck für 105 Elektro-Lkw ausgeschöpft.

E-Mobilität für Alle: Förderung von sozialem E-Pkw-Leasing durch den Bund

Nachhaltige Mobilität ist gut für alle, auch für Menschen mit kleinem Geldbeutel. Das zeigt sich nur beim Ausbau von Bus, Bahn, Rad und Fußverkehr. Bei der Elektromobilität profitieren dagegen oft finanzkräftige Haushalte. Soziales Leasing von Elektrofahrzeugen kann

einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten und gleichzeitig die soziale Gerechtigkeit im Verkehrssektor verbessern.

Eine zügige Antriebswende der Pkw kann uns bis 2030 deutschlandweit über 30 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Das Marktangebot an kleinen und erschwinglichen E-Pkw ist derzeit noch sehr gering, und diese Fahrzeuge sind beim Kauf oft teurer als vergleichbare Verbrenner-Pkw. Dies erschwert macht Klimaschutz für Menschen mit niedrigem und mittlerem Einkommen schwerer, sofern sie auf einen Pkw angewiesen sind. Hinzu kommt, dass die Emissionen im Straßenverkehr ab 2027 über das europäische Emissionshandelssystem II bepreist werden. Die Kosten, die dabei deutlich höher ausfallen als im derzeit geltenden nationalen Emissionshandel, werden an die Verbraucherinnen und Verbraucher an der Tankstelle weitergegeben. Ein Preisanstieg muss sozial gerecht abgefedert werden. Nicht immer ist die Fahrt mit dem Bus oder Bahn, gerade in ländlichen Räumen, leicht möglich. Wer zur Arbeit muss und nicht viel verdient, braucht ein Angebot.

Deshalb unterstützt das Verkehrsministerium, Pläne für das soziale E-Pkw-Leasing nach dem Vorbild Frankreichs auf Bundesebene.

Flankiert wird die Förderung von Nutzerinnen- und Nutzervorteilen, die in Nullemissionszonen gebündelt werden. Sie bieten die Möglichkeit, mehrere Vorteile für E-Pkw in einem abgegrenzten Gebiet zu vereinen (zum Beispiel Parkgebührenbefreiung, Sonderspuren, Lademöglichkeiten, Zufahrtsbeschränkungen für Verbrenner). Das Land unterstützt beide Aspekte mit Fördermitteln und Beratungsangeboten seitens der KEA BW.

Parkraummanagement – Mehr Bäume, weniger Abgase

Mit dem Klimawandel werden Städte immer heißer, das Land trocknet aus. Ein modernes und intensiveres Parkraummanagement schafft Grün und reduziert Lärm, Abgase und Verkehr. Die Attraktivität des Straßenraums steigt und neue Begegnungs- und Bewegungsräume für die Bevölkerung entstehen. Das Landesmobilitätsgesetz gibt vor, den öffentlichen Verkehrsraum von parkenden Fahrzeuge zu entlasten. Das Ziel ist: Weniger Parkplätze, mehr Bäume.

Durch die richtige Anwendung von Parkgebühren können bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 1990 vier Prozent der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor eingespart werden.

Das Kompetenznetz Klima Mobil arbeitet im Auftrag des Landes daran, Kommunen in diesem Bereich zu beraten, zu informieren und zu vernetzen. Darüber hinaus stellt das Land Fördermittel für Personal- und Sachkosten bereit, um die Kommunen bei der Umsetzung von Parkraummanagement-Projekten zu unterstützen. Einige Kommunen haben bereits wichtige Schritte unternommen und profitieren vor Ort von einer effizienteren Parkraumbewirtschaftung. Auch 2025 unterstützen wir Kommunen mit den Park.Raum.Checks und Park.Raum.Dialogen bei der Erarbeitung von konkreten Lösungen.

Um die Umsetzung im Land voranzutreiben, erweitert das Verkehrsministerium sein Unterstützungsangebot. Das VM veröffentlicht in diesem Jahr Hinweise zu wirksamen Höhen beim Zeit- und Anwohnerparken. Zusätzlich handeln wir in eigener Zuständigkeit: Wo nicht die Kommune die Straßenbaulast trägt (zum Beispiel an Landesstraßen in kleineren Orten), stellen wir kostenfreie Parkplätze auf den Prüfstand.

Mehr Unternehmen für das Bündnis Verkehrswende in der Arbeitswelt

Mit dem Bündnis „Verkehrswende in der Arbeitswelt“ vereinen sich Unternehmen, Gewerkschaft und alle maßgeblichen Verbände, um einen spürbaren Beitrag zu leisten. Von Bosch über SAP bis hin zu Kliniken sind bereits große Unternehmen an Bord, zuletzt ist Liebherr dazu gestoßen. Die aktuell 25 Mitglieder haben sich unter anderem zum Ziel gesetzt, ab sofort in die Umstellung der Flotte einzusteigen und ab 2027 weitgehend nur noch lokal emissionsfreie Pkw neu zu beschaffen. Das gilt sowohl für Poolfahrzeuge als auch für privat genutzte Dienst-Pkw. Die hierfür notwendige Ladeinfrastruktur soll bereits jetzt geplant und umgesetzt werden. Der Klima-Sachverständigenrat sieht im betrieblichen Mobilitätsmanagement, wie es im Bündnis forciert wird, einen vielversprechenden Ansatz und empfiehlt dessen konsequente Förderung. Schließlich können dadurch bis 2030 knapp 65.000 E-Pkw anstelle von Pkw mit Verbrennungsmotoren in den Pkw-Bestand kommen.

Das Bündnis soll nun sukzessive um weitere Unternehmen erweitert werden. Konkret heißt das: Wir bauen die Bewerbung des Bündnisses weiter aus und gehen

aktiv auf potenzielle Bündnispartner zu. Insbesondere im betrieblichen Mobilitätsmanagement auf besondere Weise aktive Unternehmen sollen für das Bündnis gewonnen werden. Die Kontaktaufnahme erfolgt vor allem durch Vernetzung, zum Beispiel durch den Kontakt im Rahmen von Veranstaltungen, die Mobilitätspakete und/oder durch das Förderprogramm B²MM.

Die Vorteile eines solchen Engagements: Arbeitgeber profitieren von einer verbesserten Standortqualität, einem gestärkten Image und einer besseren Möglichkeit, Fachkräfte zu gewinnen. Viele Beschäftigte wünschen sich Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten, um beruflich bedingte Wege klimafreundlicher zu gestalten. Tatsächlich rangieren solche Angebote laut einer aktuellen Studie auf Platz zwei der von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern am meisten geschätzten Benefits.

Besser und zuverlässiger unterwegs mit einem starken ÖPNV

Damit der ÖPNV, und insbesondere die Bahn, eine attraktive und verlässliche Alternative zum eigenen Pkw darstellt, muss er wieder pünktlich und zuverlässig werden. Der Verbesserung der Pünktlichkeits- und

Zugausfallquote kommt daher eine zentrale Rolle zu. Dadurch können die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr gegenüber dem bereits sehr positiven Trend seit dem Deutschlandticket nochmals gesteigert werden. Entsprechend gilt es eine ausreichende Anzahl an Sitzplätzen bereitzustellen.

Unter dem Titel „Zuverlässig unterwegs im ÖPNV“ hat das Verkehrsministerium daher bereits 2024 Maßnahmen eingeleitet. Das heißt: Verbesserung der Pünktlichkeit durch mehr Puffer im Fahrplan, weniger Zugausfälle, ausreichende Sitzplatzkapazitäten infolge der gestiegenen Nachfrage durch das Deutschlandticket durch mehr Fahrzeuge.

Damit Busse auf Bahnen warten (sogenannten Anschlusssicherung), bereiten wir ein Pilotprojekt vor, dessen Erkenntnisse im Weiteren als Blaupause fürs ganze Land dienen werden.

Für mehr Sitzplätze bei gestiegener Nachfrage durch das Deutschlandticket wird aus Fahrgastzählungen der Bedarf (Fahrzeuge, Personal, Finanzierung) abgeschätzt. Dieser wird entweder in der Jahresfahrplanbestellung oder teilweise unterjährig umgesetzt.

Großveranstaltungen werden gesondert betrachtet.

Um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (durch weniger Zugausfälle) im Schienenpersonennahverkehr zu steigern, dient der Aktionsplan Qualität. Ein wesentlicher Baustein ist der sogenannte Verkehrsvertrag 2.0. Mit 160 Millionen Euro für den Verkehrsvertrag 2.0 haben wir für Betreiber stärkere finanzielle Anreize gesetzt, eigenverschuldete Verspätungen und Ausfälle zu vermeiden. Dadurch ist die Zahl der durch die Verkehrsunternehmen verursachten Zugausfälle im Jahr 2025 bereits signifikant gesunken. Daneben werden Fahrpläne mit dem Ziel der Robustheit überarbeitet. So werden beispielsweise bei der Fahrplanentwicklung Pufferzeiten eingeplant, um der aktuellen Störungsanfälligkeit der Schieneninfrastruktur Rechnung zu tragen.

Auch die Personalgewinnung ist ein wichtiger Baustein, um in allen Bereichen der Branche Fachkräfte zu werben und zu halten und somit einen stabilen Betrieb zu gewährleisten. Das Land unterstützt hierbei kommunikativ, organisatorisch und finanziell.

Für das Pilotprojekt Anschlusssicherung Zug-Bus wird eine Einzelförderung von ca. 200.000 Euro landesseitig

benötigt. Für adäquate Fahrzeugkapazitäten und einen verlässlichen Betrieb bedarf es genügend Personalressourcen, Planungskapazität, Fahrzeuge und relevante Finanzmittel.

Das erfolgreiche Programm der inzwischen 50 Regiobus-Linien bauen wir weiter aus. Die öffentliche Finanzierung des ÖPNV in Baden-Württemberg ist auf jetzt insgesamt 3,3 Milliarden Euro angestiegen.

Engagierte Einzelpersonen für nachhaltige Mobilität

Die Mobilitätspraxis und Lösungsansätze der Zivilgesellschaft müssen stärker mitgedacht werden. Ohne die Bürger:innen kommen wir im Klimaschutz nicht voran. Neben technologischen und strukturellen Verbesserungen bergen sie das große Klimaschutzpotenzial.

Die besten Botschafter für nachhaltige Mobilität sind Menschen, die sie selber nutzen! Durch die enge Zusammenarbeit mit Verbänden, Vereinen und kirchlichen Institutionen schaffen wir ein niederschwelliges und persönliches Informationsangebot und binden engagierte Menschen ein.

Das Ministerium für Verkehr hat ein Projekt zur Stärkung von engagierten Einzelpersonen ins Leben gerufen. In dem Projekt soll das ehrenamtliche Engagement für verschiedene Themen der nachhaltigen Mobilität unterstützt werden.

Einerseits sollen dafür Bürger:innen über Informations- und Qualifikationsformate ertüchtigt werden. Andererseits sollen Engagierte ihre Vorhaben effektiver umsetzen können. Dafür soll auch die Schnittstelle zwischen Bürgerinnen und Bürgern und Verwaltung verbessert werden.

Landesmobilitätsgesetz: weitere Maßnahmen beschleunigen

Durch das Landesmobilitätsgesetz (LMG), in Kraft getreten am 29. März 2025, wird Baden-Württemberg bei zwei neuen Instrumenten zum bundesweiten Vorreiter. Dies ist erstens der Mobilitätspass, der finanzielle Planungssicherheit für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs bietet. Zweitens fördert die digitale Parkraumkontrolle die Verkehrssicherheit und hilft bei der Bewältigung von Personalmangel in den Kommunen. Zudem werden verlässliche Strukturen geschaffen, damit

vorhandene Ziele auch umgesetzt werden: Eine Fahrrad-Koordination in den Kreisen sorgt für durchgängige Radnetze und wirkt den weißen Flecken beim Ausbau entgegen. Eine schlanke Behörde sorgt für die Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Gesetzes. Und schließlich definiert das LMG einen modernen Begriff von Verkehrspolitik und gibt dazu den zuständigen Behörden konkrete Abwägungskriterien für eine nachhaltige Mobilität vor. Zusammen mit der auf Bundesebene reformierten Straßenverkehrsordnung (StVO) ergeben sich ein ganz neuer Rechtsrahmen insbesondere für die Straßenverkehrsbehörden.

Jetzt gilt es das LMG schnell und flächendeckend in die Anwendung zu bringen. Dazu informiert das Verkehrsministerium die zuständigen Behörden proaktiv über die neuen Entscheidungsspielräume und Anforderungen. Wir unterstützen und beraten die Kommunen bei der Anwendung neuer Instrumente und stellen Fördergelder zur Verfügung. Ein Beispiel sind zudem die Pilotprojekte zur digitalen Parkraumkontrolle, die mit der Parkraumbewirtschaftung (PBW) und vier Kommunen aufgesetzt sind und wichtige Erkenntnisse zur Umsetzung vor Ort liefern.

2. Ausblick auf das folgende Jahr

Das Erreichen der Sektorziele im Klimaschutz und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) liegt im Aufgabenbereich des jeweils zuständigen Ressorts.

Das Verkehrsministerium hat sieben neue Maßnahmen zur Nachsteuerung in das Klimamaßnahmenregister eingetragen. Diese werden nun weiter umgesetzt.

Die im KMR eingetragenen Maßnahmen ist der Beitrag des Landes, um die vom Klimasachverständigenrat festgestellte Lücke der Zielerreichung zu schließen.

Weitere Beiträge sind von EU, Bundesregierung, Kommunen, Unternehmen und Gesellschaft notwendig.

Das Verkehrsministerium wird daher, neben der Umsetzung der Landesmaßnahmen, die Kommunen weiter

durch finanzielle Förderungen von Personal und Fachkonzepten sowie Beratungsangeboten unterstützen.

Auf Bundesebene werden im Rahmen der verschiedenen institutionalisierten Austauschformate die Belange des Klimaschutzes mit Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern thematisiert.

Exemplarisch kann auf die Ministerkonferenzen verwiesen werden. Baden-Württemberg fordert dort regelmäßig vom Bund, dass beispielsweise die Regionalisierungsmittel erhöht, klimaschädliche Subventionen abgebaut, Maßnahmen zur Stärkung der

Elektromobilität und Emissionsminderung der Bestandsflotte umgesetzt werden. Ferner trägt die Arbeit der Landesvertretungen bei Bund und EU zu einem klimapolitischen Ineinandergreifen der Ebenen Land / Bund / EU bei.

Der Klima-Sachverständigenrat hat in seiner Stellungnahme 2024 und dem Impulspier „Mobilität und Klima“ vom 14.10.2024 unter anderem auf das Potenzial in der Nutzung des bürgerlichen Engagements hingewiesen. Das neu entstandene Projekt zur Stärkung von engagierten Einzelpersonen soll diese Lücke schließen.

Das Verkehrsministerium arbeitet weiter an der Umsetzung der Maßnahmen, die bisher in Anlehnung an die Eckpunkte Landeskonzept Mobilität und Klima der Landesregierung, beschlossen im November 2022, im KMR geführt werden.

Im Klima-Maßnahmen-Register werden die Maßnahmen, spätestens zum nächsten Berichtszeitraum, umfassend aktualisiert.

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

09 / 2025

© 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