

**Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz
Baden-Württemberg**

Sektorbericht Verkehr



**Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr**

2026



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)		
48	b) Ausgewählte Maßnahmen		

Abkürzungsliste der Ministerien

Abkürzung	Bedeutung
StM	Staatsministerium
IM	Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Europa
FM	Ministerium für Finanzen
KM	Ministerium für Kultus
MWK	Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst
UM	Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft
WM	Ministerium für Wirtschaft, Handwerk und Tourismus
SM	Ministerium für Soziales, Arbeit und Gesundheit
JuM	Ministerium der Justiz und für Migration
VM	Ministerium für Verkehr
MLR	Ministerium für Ländlichen Raum, Landwirtschaft und Heimat
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://klimalaend.de/online-kmr>). Im Rahmen des vorliegenden Sektorberichts wurden diese Informationen mit Angaben zum aktuellen Umsetzungsstand der jeweiligen Maßnahme ergänzt.

Mehr Autos fahren klimaneutral

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
366	VM, Ref. 42	Öffentliche Ladeinfra- struktur	Voraussetzung für die Nutzung der Elektromobilität ist eine flächendeckende und bedarfsgerecht verfügbare Ladeinfra- struktur, 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 Netzin- tegration der Ladeinfrastruktur muss zugleich erfolgen. Die Verfügbarkeit von geeigneten Flächen ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. →		Die Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA BW) hat im zweiten Quartal in 2025 eine Umfrage zu Verbesserungspotenzialen des vom Bund betriebenen Flä- chenTOOLS umgesetzt. Das FlächenTOOL ist eine online Plattform, die Anbieter von Flächen und Betreiber von öffent- licher Ladeinfrastruktur zusammenbringt. Die Ergebnisse der Umfrage deuten unter anderem auf rechtliche Unsicherheit seitens der Kommunen, die Flächen für öffentliche Pkw-Lade- infrastruktur anbieten möchten. →

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			Damit Betreiber von Ladeinfrastruktur öffentlich zugängliche Ladepunkte errichten können, muss die öffentliche Hand u. a. ausreichend Flächen vorsehen und zur Verfügung stellen. 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. →		Auf den insgesamt rund 240 Flächen an Landessowie Bundesstraßen und auf Mitfahrerparkplätzen konnten bislang vier Pkw-Ladestandorte errichtet werden. Drei weitere Projekte befinden sich in der Umsetzungsphase. Das VM sieht bei Pkw-Ladeinfrastruktur inzwischen einen weitgehend marktgetriebenen Aufbau. Staatliche Unterstützung ist insbesondere für weiße Flecken z. B. der fußläufigen Erreichbarkeit gegeben. In den Fokus rückt nunmehr die Verbraucherfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur bei Preisgestaltung, Preistransparenz und Zuverlässigkeit.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			Auf Landesebene sollen der Bedarf und die Ziele im Rahmen der „Strategie Ladeinfrastruktur“ regelmäßig aktualisiert und konkretisiert werden.		
367	VM, Ref. 42	Private Lade- infrastruktur	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 Lade- punkt 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 % der Ladevorgänge an solchen nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkten im privaten Bereich stattfinden. Zu nichtöffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur gehört auch eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur im öffentlich zugänglichen Raum exklusiv für zum Beispiel E-Taxis und E-Carsharing. →	X	Das Gebäude-Elektromobilitäts-Infrastruktur-Gesetz (GEIG) regelt die verpflichtende Ausstattung von Wohn- und Nicht- wohngebäuden mit Lade- und Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität. Es betrifft Neubauten, Bestandsgebäude und größere Renovierungen. Die Landeszuständigkeit für das GEIG ist geklärt. Die fachliche Zuständigkeit für den Vollzug des GEIG liegt folglich beim Verkehrsministerium. Die unteren Baurechtsbehörden sind dazu verpflichtet, das GEIG im baurechtlichen Verfahren zu prüfen und eine Einhaltung der gesetzlichen Norm zu gewährleisten. Die bisherige Förderung des VM für Bestandswohnungen von Wohnungseigentumsgemeinschaften (WEG) im Programm Charge@BW wurde vom Bund übernommen und auf alle Mehrparteienhäuser erweitert. Somit bestehen gute Förderangebote auf Bundesebene.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			Gesetzliche Vorgaben sind im Gebäude-Elektromobilitäts- infrastruktur-Gesetz (GEIG) des Bundes vorhanden, auch wenn sie sich hauptsächlich auf neu errichtete Parkplätze und größere Renovierungen von Gebäuden inklusive Park- plätzen oder der elektrischen Infrastruktur des Gebäudes be- ziehen. Bei Nichtwohngebäuden im Bestand wird ab mehr als 20 Stellplätze lediglich mindestens ein Ladepunkt notwendig. Sie müssen auf ein dem künftigen Bedarf gerechtes Niveau angehoben werden und auch für bestehende Parkplätze gel- ten. Der Rechtsrahmen soll so ausgestaltet sein, dass dieser die Errichtung von privater Ladeinfrastruktur fördert.		
443	VM, Ref. 42	Im ganzen Land elek- trisch unter- wegs – Lade- infrastruktur für Lkw	Ungefähr ein Drittel der CO ₂ -Emissionen im Verkehr stammt von schweren Lastkraftwagen (Lkw) über 3,5 Tonnen. Der Lkw-Verkehr ist somit ein entscheidender Faktor für den Kli- maschutz. →		TruckCharge@BW: • 1. Anpassung der Fördergrundsätze, weitere Anpassung in Arbeit • bisherige Gesamtfördersumme 12 Mio. Euro (Stand April 2026) →

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			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. Die Förderung von Elektrobussen wird auf 34,5 Millionen Euro 2025 verstärkt.		Kompetenznetz Lkw-Laden BW: Seit Januar 2025 arbeitet das landesweite Kooperationsformat daran, bestehende Hürden bei der Errichtung von öffentlicher Lkw-Ladeinfrastruktur abzubauen, einen raschen Aufbau von Lkw-Ladestandorten zu unterstützen und relevante Akteure zu vernetzen, um koordinierte Lösungsansätze für den bedarfsgerechten Aufbau von Lkw-Ladeinfrastruktur zu entwickeln. Daraus ist bereits eine flächendeckende Initiative der Regionalverbände zur Identifikation von Flächen zum regionalen Lkw-Laden u.a. in Gewerbegebieten entstanden. BASE BW: Am 1. August 2025 wurde ein Förderaufruf für die Errichtung eines Basisladenetzes für öffentliches Laden von E-Lkw im regionalen Straßennetz veröffentlicht. Fördergegenstand sind öffentlich. zugängliche Lkw-Schnellladepunkte inkl. Netzan-schluss. Anträge können bis Ende Januar 2026 eingereicht werden. Bei erfolgreicher Umsetzung werden insgesamt mind. 84 Schnellladepunkte verfügbar sein.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
368	VM, Ref. 42	Marktdurchdringung Elektroauto	In der EU sollen ab 2035 im Prinzip keine Autos mit fossilem Verbrennungsmotor zugelassen werden. Die EU setzt Flottengrenzwerte für die CO ₂ -Emissionen von Pkw, die eine Flottendurchdringung von knapp 20 % E-Pkw bis zum Jahr 2030 erwarten lassen. Um die Klimaziele für BW zu erreichen, würde ein Flottenanteil von über 30 % notwendig werden.	☐	Vom Bund wurde eine einkommensabhängige Förderung von E-Fahrzeugen eingeführt. Dies hat gemeinsam mit neuen Fahrzeugmodellen zu einem leichten Anstieg der Neuzulassungsanteile auf ca. 25 % geführt.
369	VM, Ref. 42	Privilegieren von klimafreundlichen Fahrzeugen	Lokale Ausnahmen für klimafreundliche Fahrzeuge (z. B. Parkgebühren, Fahrspurennutzung, emissionsarme Stadtteile) haben einen erheblichen Einfluss auf Kauf und Nutzung klimaneutraler Fahrzeuge. 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.	☐	Die Instrumente zur Privilegierung von klimafreundlichen Fahrzeugen liegen in kommunaler Hand. Sie werden erst allmählich aufgegriffen. Daher erfolgte 2025 eine Neujustierung des Anspruchs und der Kommunikation der Instrumente, so dass sie als integraler Bestandteil einer verantwortlichen Stadt- und Verkehrsplanung gesehen werden, damit sie Lebensqualität und Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sichern helfen. Für das Elektromobilitätsgesetz erarbeitet die Bundesregierung 2026 eine Novelle. In diesen Prozess bringt sich das VM aktiv mit Vorschlägen ein.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
444	VM, Ref. 44	E-Mobilität für Alle: Förderung von sozialem E-Pkw-Leasing durch den Bund	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.		07/2025: Ein Vorschlag für praxistaugliche und niederschwellige Fördermodalitäten wurde in Zusammenarbeit mit mehreren Autobanken erarbeitet. 10/2025: Der Bund verkündet, E-Auto-Förderprogramme für kleine und mittlere Einkommen einführen zu wollen. 11/2025: Vorschläge aus BW zu sozialer Mobilitätsförderung werden erfolgreich an den Bund auf Fachebene herangetragen.

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
371	VM, Ref. 42	Klimafreund- liche Lkw	Im Bereich von schweren Lkw kann inzwischen prognostiziert werden, dass vorwiegend batterieelektrische Antriebe (BEV-Lkw) und in geringerem Maße wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenantriebe (H₂-angetriebenen Lkw) zur Steigerung von emissionsfreien Nutzfahrzeugflotten beitragen werden. Der Markthochlauf dieser Fahrzeuge muss durch den Aufbau einer hinreichenden öffentlich zugänglichen und privaten Ladeinfrastruktur unterstützt werden. Im Sinne der Technologie-offenheit soll parallel bzw. ergänzend die Möglichkeit von H₂-angetriebenen Lkw ggf. mit Brennstoffzelle verfolgt werden, z. B. für längere Distanzen mit sich abwechselnden Fahrern. Ergebnisse der vom Ministerium für Verkehr veröffentlichten Bedarfs- und Standortanalyse zum flächendeckenden Laden von E-Lkw in Baden-Württemberg prognostizieren, dass zwei Drittel aller Ladestopps im privaten bzw. nichtöffentlichen Depotbereich (Betriebshöfe) und circa 20 % der Ladestopps auf das Zwischenladen im Fern- bzw. Regionalverkehr entfallen. Der Rest entfällt auf andere Ladevorgänge im öffentlichen Raum z. B. während der nächtlichen Ruhepause. →		Das Kompetenznetz hat Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus von öffentlicher Lkw-Ladeinfrastruktur umgesetzt (u.a. Entwicklung Leitlinien für regionale Entwicklungskonzepte zur Flächensicherung, Verbesserung der Transparenz von verfügbaren Netzanschlussleistungen). Weitere Maßnahmen laufen bzw. werden erarbeitet. Das Förderprogramm TruckCharge@BW wurde angepasst, um die Attraktivität für Antragsteller zu erhöhen. Der Förderaufruf BASE BW wurde veröffentlicht. Die Prüfung der Anträge und Mitteilung Förderbescheide ist bis Ende des 1. Quartals 2026 abgeschlossen.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			Daraus ergibt sich ein Verhältnis von ca. 30 % der Ladepunkte im öffentlichen Raum und ca. 70 % im privaten Depot bzw. beim Zielkunden bis 2035. Folglich muss zeitnah ein öffentliches Ladenetz für das schnelle Zwischenladen aufgebaut werden. Dies ergänzt die Bundesaktivitäten auf Rastplätzen am Autobahnnetz. Hierfür werden Flächen benötigt, die neben den Rastplätzen in Gewerbe- und Industriegebieten zu verorten sind.		
372	VM, Ref. 51	Güterverkehrsinfrastruktur	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. →		Die wichtigste Voraussetzung für die Maßnahme ist die Veröffentlichung der Dekarbonisierungsrichtlinie. Anträge werden laufend bearbeitet und unterjährig mit kurzer Bearbeitungszeit beschieden. Das Kompetenzzentrum Güterverkehr bei der NVBW macht bei Fachveranstaltung regelmäßig Werbung für die Richtlinie. Ref. 51 führt selbst Fachveranstaltungen wie den Güterverkehrskongress oder eine Veranstaltung zum Kombinierten Verkehr durch, um die Richtlinie bekannter zu machen.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			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.		
373	VM, Ref. 55	ReFuels – klimaneutrale Kraftstoffe	In Verkehrsbereichen für die es keine Alternativen gibt, sollen klimafreundliche reFuels mit steigenden Beimischungsanteilen oder als Reinkraftstoffe fossile Kraftstoffe ersetzen, insbesondere im Luft-, Schiffs- und Schwerlastverkehr. Dadurch werden auch diese Verkehrsbereiche zunehmend klimafreundlicher. Darüber hinaus sind reFuels ein wichtiger Baustein zur Sicherung der Resilienz, beispielsweise für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr, des Katastrophenschutzes oder andere kommunale Fahrzeuge. →	X	Umsetzung der in der Roadmap reFuels enthaltenen Maßnahmen in den Bereichen Angebotssteigerung, Nachfragesteigerung und Regulierung. Ca. 40 Studien und Projekte wurden abgeschlossen. Der Fortschrittsbericht dokumentiert (<u>Fortschrittsbericht: Roadmap reFuels für Baden-Württemberg</u>) gute Umsetzung mit Ausnahme der beiden Großanlagen aufgrund der EU-Regulierung. Der Einsatz von HVO an allen Marinas am Bodensee ist umgesetzt. Der Einsatz von Benzin mit höheren Bioethanolanteil ebenso. 2025 wurde die „Allianz Neues Fliegen“ geschlossen (freiwillige Beteiligung, Nutzung von mehr SAF).

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			Das Land hat 2022 mit der Roadmap reFuels für Baden-Württemberg eine Landesstrategie für reFuels verabschiedet. Zentrale Ziele sind die Unterstützung des Produktionshochlaufs (Angebotssteigerung), des Einsatzes von reFuels (Nachfragesteigerung) und der Gestaltung des regulatorischen Rahmens auf den unterschiedlichen Ebenen (EU und Bund) durch den Aktionsplan reFuels, um die Investitionen in Anlagen für reFuels wirtschaftlicher zu machen. Damit der Hochlauf der Kraftstoffproduktion in Baden-Württemberg gelingt, sollen sukzessive mehr grüne Rohölprodukte, wie grünes Methanol in die Mineralölraffinerie Oberrhein in Karlsruhe (MiRO), geführt werden, ggf. in andere Tanklager. Ziel ist es, die MiRO auf ihrem Weg der Transformation aktiv zu unterstützen. Aus grünen Vorprodukten sollen Kraftstoffe wie Kerosin, Benzin und Diesel sowie Nebenprodukte für die Industrie produziert werden. Um ausreichende Mengen zur Verfügung zu haben, sind auch Importe von Methanol oder anderen Vorprodukten aus anderen EU- sowie Nicht-EU-Ländern notwendig. Hierfür muss die EU umgehend einen geeigneten regulatorischen Rahmen schaffen. →		

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			Bis zum Jahr 2040 soll der verstärkte Einsatz von Sustainable Aviation Fuels (SAF) im Luftverkehr weiter durch den Aufbau von Infrastrukturen sowie Mitmachkampagnen, wie die Allianz Neues Fliegen, unterstützt werden. Airlines, die an Landesflughäfen starten, sollen motiviert werden, die SAF-Ziele von Bund und EU (EU-Quote 2040 – 35 %) früher und ambitionierter zu erfüllen.		

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Straßenverkehr

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
374	VM, Ref. 23	Straßenbau	Berücksichtigt man die Länge des bestehenden Straßennet- zes 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 THG- Emissionen zukommt (Schwerpunkt Erhaltung). Denn für die Erhaltung der Bundes- und Landesstraßen werden auf Grund der Vielzahl von Maßnahmen weit größere Mengen an Bau- stoffen benötigt als beim Neu- und Ausbau. Die hier benann- ten Vorgaben werden aber auch bei Neu- und Ausbaumaß- nahmen angewandt.	X	Das Land fördert nachhaltigere Baumaßnahmen durch Pilot- projekte. 2025 wurden zwei weitere Pilotmaßnahmen mit Wer- tung des CO ₂ -Fußabdrucks von Angeboten für Bauleistungen über einen CO ₂ -Schattenpreis durchgeführt und haben wei- tere Maßnahmen im Jahr 2026 bestätigt. Ziel ist eine flächen- deckende Einführung, weshalb im Jahr 2026 alle Baureferate mindestens eine Pilotmaßnahme durchführen. Zudem werden neben Herstelltemperatur, Brennstoff, Recyclinganteil, Entfer- nungen sowie CO ₂ -Fußabdrücke der Vorprodukte etc. weitere klimarelevante Parameter wie rekarbonatisiertes Recycling- material in ungebundenen Schichten in die Bewertungssyste- matik aufgenommen.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
375	VM, Ref. 23	Straßen- infrastruktur erhalten	Der Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur soll nachhaltig, intelligent, leistungsfähig und sicher erfolgen. Sie steht damit als verlässliche Mobilitätsgrundlage, auch für den steigenden Güterverkehr zur Verfügung und richtet sich auch an klimafreundliche Verkehrsmittel (Bus, Rad, Fuß). Die Resilienz der Straßeninfrastruktur muss erhöht werden. Der erforderliche Substanzerhalt bei Straßen und Bauwerken (Brücken, Tunnel etc.) wird über das Erhaltungsmanagement und das Brückenerhaltungsprogramm an Bundes- und Landesstraßen sichergestellt. Die neue Schwerpunktsetzung bei der Erhaltung des Bundes- und Landesstraßennetzes liegt auf den Brücken. Die Kommunen agieren entsprechend für kommunale Straßen. Die Maßnahmen des Bedarfsplans des Bundes werden gemäß der Umsetzungskonzeption des Landes realisiert.		Die erforderlichen Haushaltsmittel beim Land wurden bislang nicht in dem Maße erhöht, wie es erforderlich wäre. Das Brückenerhaltungsprogramm Stufe I für 2025–20230 ist erstellt. Das Sanierungsprogramm 2025 wurde umgesetzt. Das Erhaltungsmanagement für Landesstraßen 2026–2029 und Radwege 2025–2030 wurde erarbeitet.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
376	VM, Ref. 44	Straßenraum fair verteilen	Straßen der Zukunft sollen auch das umweltfreundliche Fortkommen und innerorts Begegnungsräume berücksichtigen sowie Hitzewellen abpuffern. Innerstädtisch sind die Flächenkonkurrenz und der Parkdruck am größten. Parken sollte daher in Parkhäusern und Quartiersgaragen zentralisiert werden, intelligente Parkleitsysteme sollten integriert werden. Auch ein Vorhalten von Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge oder zeitlich befristet für E-Fahrzeuge kann zur Umnutzung der öffentlichen Stellflächen zählen. Durch Beratung und Förderung werden die Kommunen auf dem Weg dorthin weiter unterstützt, beispielsweise durch das Kompetenznetz Klima Mobil. →		Steigende Zahlen an Bewerbungen zeigen, dass die Instrumente angenommen und genutzt werden. Die Park.Raum.Checks und der Park.Raum.Dialog zur Unterstützung der Kommunen bei der Einführung kostendeckender Parkgebühren haben sich als Instrument etabliert. Ländliche Kommunen besitzen die rechtlichen Grundlagen, um Parkraumbewirtschaftung einfacher anwenden zu können. 41 Städte haben bereits erhöhte Bewohnerparkgebühren.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			Parken auf Landesliegenschaften und im öffentlichen Raum soll generell kostendeckend gestaltet werden. Die konkrete Gebührenausgestaltung muss dabei gleichzeitig lokale Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden und Chancen für eine Stärkung des Umweltverbundes nutzen. Das heißt: Eine Intensivierung von Parkraummanagement ist für besonders belastete Innenstadtbereiche dringend geboten. Das gilt auch für öffentliche Landesstellflächen. Mehreinnahmen können auch dem Umweltverbund zugutekommen und z. B. zu Vergünstigungen des Öffentlichen Personennahverkehrs beitragen. Eine entsprechende Parkraumüberwachung stellt die Einhaltung der Regelungen sicher.		
445	VM, Ref. 44	Parkraummanagement – Mehr Bäume, weniger Abgase	Das Verkehrsministerium intensiviert seine Maßnahmen für besseres Parkraummanagement. 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.		• Pilotprojekte: Hohenheim, Heidelberg und Mannheim abgeschlossen, Waldshut-Tiengen und Freiburg laufend • Gebührenempfehlung des Landes zum Parken seit 07.07.2025 • Park.Raum.Info, Park.Raum.Dialog und Park.Raum.Checks werden gut angenommen. • März 2026: Einführung neues Instrument Park.Raum.Monitor

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
377	VM, Ref. 54	Carsharing	Die Carsharing-Strategie 2030 des Landes entwickelt Maßnahmen, um das Carsharing-Angebot zu erweitern. Die Handlungsbereiche fokussieren folgende Themen: • Spezifische Ansprache und Marketingmaßnahmen zur Erschließung neuer Zielgruppen. • Aufbau einer digitalen, webbasierten Wissensplattform u.a. mit Best-Practice-Beispielen, Umsetzungsvorlagen und Leitfäden für Kommunen, Carsharinganbieter und alle (möglichen) Carsharingnutzerinnen/Carsharingnutzer. • Kommunikative, ausbildende und unterstützende Maßnahmen sollen insbesondere Akteure auf der lokalen Ebene erreichen, zum Beispiel durch das Carsharing-Jahrestreffen, weitere Vernetzungsveranstaltungen und Kommunalstellenförderungen		Für Kommunen und Energieagenturen besteht seit Ende 2025 die Möglichkeit einer Rechtberatung zum (Car)-Sharing. Erste Kommunen haben das Angebot bereits angenommen. Die Fortführung einer Förderrichtlinie E-Carsharing ist geplant. Ein Handlungsleitfaden „Carsharing und Wohnen“ ist in der Entwicklung.
378	VM, Ref. 14	Pendeln und Dienstreisen	Ziel von betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) ist die Vermeidung, Verlagerung und Effizienzsteigerung des Verkehrs von und zu Betriebs- bzw. Behördenstandorten durch abgestimmte Maßnahmen. Maßnahmen des BMM sind u. a.: →		Das Förderprogramm B²MM wird weiterhin angeboten. Anfang 2026 wurde eine neue Förderrichtlinie veröffentlicht. Im Rahmen der Förderung qualifizierter Fachkonzepte wurde ein Fördertatbestand „Gewerbegebietskonzepte“ erarbeitet. →

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen ¹	Umsetzungsstand
			• die Vermeidung von Pendelwegen und Dienstreisen durch Angebote des ortsflexiblen Arbeitens und Überarbeitung von Reiserichtlinien mit dem Ziel einer Vermeidung bzw. Verlagerung von Dienst-/Geschäftsreisen, • die Verlagerung von Pendel-, Kundinnen/Kunden- und Publikumsverkehren durch Anreize und Informationen für die Nutzung von öffentlichem Verkehr, Fahrrad und Mitfahr-möglichkeiten, und • die Umstellung von Firmen- und Dienstwagenflotten auf klimaneutrale Antriebe. Für ein zielgerichtetes und erfolgreiches BMM sollten Arbeit-geber insbesondere bei größeren Standorten (mehr als 500 Beschäftigte) einen systematischen BMM-Plan erarbeiten und umsetzen. Dieser umfasst eine Analyse der Beschäftig-tenmobilität, eine Potenzial- und Bedarfsermittlung, die Maß-nahmenauswahl und -umsetzung sowie eine Wirkungsmes-sung und eine kontinuierliche Nachsteuerung. Die Erarbeitung und Umsetzung von BMM-Plänen werden auf unterschiedlichen Kanälen/Wegen durch das Land vorange-trieben und über Anreize gefördert.		2025 wurde durch das VM außerdem ein, an kommunale Be-schäftigte gerichteter, Pilotlehrgang für strategische BMM-Planung und -Vernetzung durchgeführt, in dem die Vorteile systematischer BMM-Pläne und die strategische Vernetzung und „in die Breite tragen“ des Themas im Vordergrund stehen. Als Beitrag zur Klimaneutralen Landesverwaltung stärkt das Land mit den Dauerangeboten JobBike BW (Dienstradleasing) und JobTicket BW (Jobticket-Zuschuss) außerdem die nach-haltige Mobilität der ca. 300.000 Landesbeschäftigten. Das Bündnis „Verkehrswende in der Arbeitswelt“ ist weiter-hin aktiv. 2025 fanden 2 Netzwerktreffen statt. Im Rahmen der Arbeitsgruppe „Elektromobilität“ wurde ein Erfahrungsbericht (Best Practice Sammlung) der Partner veröffentlicht.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
446	VM, Ref. 14	Weiterarbeit und Ausbau des Unterneh-mensbündnis	Das Unternehmensbündnis mit dem aktuellen Namen „Verkehrswende in der Arbeitswelt“ vereint Partnerinnen und Partner aus der Wirtschaft, Gewerkschaften und Verbänden, die einen Beitrag zur Umsetzung leisten möchten. Ziel des Bündnisses ist es, Pendel- und Berufsverkehre bis 2040 möglichst klimaneutral zu gestalten und, wo sinnvoll, zu vermeiden. Die Mitglieder haben sich vorgenommen, ab sofort in die Umstellung der Flotte einzusteigen und ab 2027 weitgehend nur noch lokal emissionsfreie Pkw neu zu beschaffen. Das Bündnis wurde durch eine gemeinsame Erklärung der Partner im Juli 2023 gegründet. Das Bündnis soll sukzessive um weitere 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 Mobilität der Zukunft weitreichend und langfristig in der Arbeitswelt verankert werden sowie möglichst viele Beschäftigte Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten haben.		- Entwicklung eines eigenen CD für das Bündnis (Orientierung am Landesdesign) und dessen Umsetzung im Rahmen eines Informationsblatts 4 neue (potenzielle) Beitritte - kontinuierliche Ansprache geeigneter Kandidatinnen/ Kandidaten durch MIN, AL4 und Ref. 14, insbesondere im Umfeld der Mobilitätspakte - Fertigstellung der AG „Elektromobilität“ und Veröffentlichung eines Erfahrungsberichts (Best Practice Sammlung) - Neue AG: „BMM in Zeiten der Transformation? – welche Strukturen und Rahmenbedingungen werden benötigt, um BMM resilient zu gestalten?“ - Vernetzung der Partner mit kommunalen Vertreterinnen/ Vertreter - Das Bündnis umfasst aktuell 31 Mitglieder

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
51	IM, Stab	Nachhaltige Modernisierung des Fuhrparks der Polizei	Die Landesverwaltung hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 nettotreibhausgasneutral zu werden. Aus diesem Grund sieht sich daher auch die Landespolizei in der Pflicht, den 5.400 Einsatzfahrzeuge umfassenden Polizeifuhrpark klimaneutraler und zukunftsorientiert zu gestalten und gleichzeitig auf 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. Wie schnell und wie stark der Anteil an Elektrofahrzeugen (BEV und PHEV) anwachsen soll, ist zeit- und zahlenmäßig nicht festgeschrieben. Zur Erreichung der Klimaschutzziele soll dennoch, sofern möglich, eine verstärkte Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben bzw. Nutzung von regenerativem Kraftstoff (sofern diese Kraftstoffe angeboten und in den Einsatzfahrzeugen verwendet werden können) erfolgen.		Mit Stand 01.03.2026 befanden sich 318 rein batterieelektrisch (BEV) betriebene Fahrzeuge (Pkw, Transporter und Motorräder) und 292 Pkw mit Plug-In-Hybrid-Antrieb (PHEV) im Bestand, was einem Elektrifizierungsanteil bezogen auf den Gesamtfuhrparkbestand von rund 11 % entspricht.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
379	VM	Umwelt-freundliche Verkehrsmittel beschleunigen	Zeitverluste für Bus- und Radverkehr an Ampeln und in Staus sollen durch vielfältige konsequente Beschleunigungsmaßnahmen abgebaut und der Umweltverbund somit attraktiver gestaltet werden. In verdichteten Räumen geschieht dies durch Maßnahmen wie z. B. die die Bevorrechtigung an Ampeln, eine Neuaufteilung des Verkehrsraums durch lange Busspuren über mehrere Kreuzungen hinweg oder einer grünen Welle für den Radverkehr. Dadurch erhöhen sich der Geh- und Reisekomfort und die Anschlusssicherheit, während die Gesamtreisezeit sinkt. In ländlichen Räumen und im Überlandverkehr soll der Busverkehr durch gezielte, punktuelle Maßnahmen Zeit gewinnen. Neben der Bevorrechtigung an Ampeln können hier auch in Einzelfällen Busspuren, auch in Kombination mit Fahrspuren für umweltfreundliche Verkehrsmittel, sogenannte „Blue Lanes“ eine Alternative darstellen. In ländlichen Räumen sollen Fahrten mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln dadurch auf Hauptrouten annähernd gleich schnell wie der Pkw und in Städten schneller als das Auto sein. Die LGVFG-Förderung des Landes unterstützt Kommunen dabei.	X	Es wurden drei Werkstattgespräche zur Sondierung von möglichen Projekten zur Busbeschleunigung in den beteiligten Referaten des VM geführt.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Öfter aktiv mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
380	VM, Ref. 45	Radverkehrs- netze	Durch landesweit einheitliche und radverkehrsfreundliche Rahmenbedingungen können die Kommunen lückenlose, flächendeckende und durchgängige Radnetze realisieren. Dazu gehören Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsinfrastruktur, die gesetzliche Verankerung der Koordinationsrolle bei der Radverkehrsförderung als Aufgabe für die Stadt- und Landkreise sowie die Bereitstellung von Förderprogrammen zur Umsetzung kommunaler Radverkehrsmaßnahmen, die hinsichtlich Förderquoten und Einfachheit der Anwendung attraktiv sind. 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. →		Das Umsetzungsprogramm zur RadSTRATEGIE 2025–2030 wurde erarbeitet und veröffentlicht. Die Radkoordinatorinnen/Radkoordinatoren Radverkehr sind in allen Kreisen über das LMG verankert. Die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg wurden überarbeitet und veröffentlicht.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
			Die Regierungspräsidien koordinieren die Ertüchtigung des RadNETZ innerhalb des Regierungsbezirks, indem sie bei regelmäßigen Netzwerkveranstaltungen und Besprechungen mit den Kreisen den Ausbaufortschritt verfolgen und steuern. Außerdem dient die Vernetzung der Sicherstellung, dass kommunale Kreisnetze auch über die Kreisgrenzen hinaus abgestimmt und verbunden werden.		
381	VM, Ref. 45	Fußverkehr	Durchgängige Fußverkehrsnetze und ausreichend breite Wege, die alle wichtigen Einrichtungen innerhalb von Stadtteilen und Quartieren auf direktem Weg erreichbar machen, sind Grundvoraussetzung für mehr Fußverkehr. Die Fußverkehrsnetze sollen, ausgehend von den Ortsmitten und Schulwegen in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten, flächendeckend umgesetzt und lückenlos, sicher und barrierefrei gestaltet werden. Zudem werden flächendeckend qualifizierte Schulwegepläne erstellt, in denen geeignete Schulwege für eine eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen ausgewiesen werden. →	X	Im Januar 2026 wurde die Fußverkehrsstrategie veröffentlicht, im Februar 2026 ein Leitfaden zu Schulstraßen.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
			An Bundes- und Landesstraßen werden Querungsbedarfe systematisch ermittelt, die Ampeln werden fußgängerfreundlicher gesteuert. Die Handlungsspielräume zur Umverteilung von Straßenraum zugunsten des Fußverkehrs an klassifizierten Straßen werden aufgezeigt und genutzt. Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sind in der Regel innerorts aufzuheben, die Gehwege werden von Hindernissen freigehalten. 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. Außerdem fördert das Land Personalstellen für die Fußverkehrsförderung, Fußverkehrskonzepte, Fußverkehrsquerungskonzepte sowie qualifizierte Schulwegepläne. Die Regierungspräsidien agieren als zentrale Aktivierungs- und Beratungsinstanz für die Kommunen.		

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
382	VM, Ref. 46	Sicherheit auf Straßen	Fuß- und Radwege sollen möglichst getrennt, direkt und sicher gestaltet sein. Die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad wird vielerorts noch als zu wenig sicher empfunden. Bis 2030 soll die Zahl der verletzten Fußgängerinnen/Fußgänger und Radfahrerinnen/Radfahrer innerorts im Vergleich zu 2020 halbiert werden. Tempo 30-Anordnungen sind seit der Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2024 leichter umsetzbar. Ergänzend kommen städtebaulich-verkehrsplanerische Konzepte in Frage. Verkehrsrechtliche Maßnahmen sollten durch den Umbau von Straßen sowie Kontrollen begleitet werden, um so die Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit sicherzustellen.		Rechtliche Hinweise zur schlanken Umsetzung der Änderungen sind im Umlauf. Das Verkehrsministerium und die Regierungspräsidien unterstützen die nachgeordneten Behörden aktiv bei der Umsetzung. Darüber hinaus wurde der Rollout der StVO-Novelle durch Referat 46 im Rahmen einer breit angelegten Kommunikationsstrategie begleitet. In Summe fanden im Jahr 2025 mehr als 20 Fachvorträge zur StVO-Novelle statt. Adressaten waren dabei kommunale Akteure und Behörden.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Öffentlichen Verkehr verdoppeln

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
384	VM, Ref. 34	Mobilität ausbauen	Der ÖPNV ist Daseinsvorsorge. Es gilt den ÖPNV konsequent auszubauen: Taktverdichtungen, attraktive Anschlüsse, die Erreichbarkeit von Gewerbegebieten, neue Strecken und Fahrzeuge sorgen für Qualität. ÖPNV muss für Fahrgäste und Kommunen bezahlbar sein. Bei der Konzeption des Angebots stimmen wir uns eng mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ab. Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist das Land Aufgabenträger. Auf zahlreichen Strecken muss der Umsetzung von Taktverdichtungen ein Infrastrukturausbau vorangehen.		Durch die Kostensteigerung ist derzeit in Teilen von einer Reduktion des Angebots auszugehen.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
385	VM, Ref. 34	Pünktlich- keit und Anschluss- sicherheit	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 Regio- bus voranzutreiben. Gleichzeitig werden Zielvorgaben der Bahnunternehmen vertraglich konkretisiert, um der Anschluss-sicherheit eine höhere Priorisierung beizumessen. Perspektivisch soll die Anschluss- und Qualitätssicherung übergeordnet und über alle Verkehrsträger hinweg auf der Basis von Echtzeitdaten gewährleistet werden. Die Teilmaß- nahmen, die hierzu beitragen, sind vielfältig und betreffen un- ter anderem die Bereiche Infrastruktur, Fahrzeuge, Personal, Daten und Digitalisierung. In Anbetracht dieser Herausforde- rungen 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 somit klar verortet.		Für das Pilotprojekt Anschlusssicherung Zug-Bus wurde ein konkreter Umsetzungspfad hinterlegt, Arbeitsschritte und Meilensteine sowie der Bearbeitungszeitraum (2026 – Dez. 2027) definiert. Zudem wurde eine Einzelförderung erreicht.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
447	VM, Ref. 33 & 34	Besser und zuverlässig unterwegs mit einem starken ÖPNV	Wir machen den ÖPNV mit unserem Aktionsplan Qualität zu- verlässiger und besser: Wir erhöhen die Sitzplatzkapazitäten, sorgen für eine Überarbeitung von Fahrplänen und starten 2026 ganz konkret mit einem Pilotprojekt zur Gewährleistung der Anschlusssicherheit. Mit 160 Millionen Euro für den Ver- kehrsvertrag 2.0 haben wir für Betreiber stärkere finanzielle Anreize gesetzt, eigenverschuldete Verspätungen und Aus- fälle zu vermeiden. Das erfolgreiche Programm der inzwi- schen 50 Regiobus-Linien bauen wir weiter aus. Die öffent- liche Finanzierung des ÖPNV in Baden-Württemberg ist auf jetzt insgesamt 3,3 Milliarden Euro angestiegen.		Anschlusssicherung Schiene – Schiene: Mit Verkehrsvertrag 2.0 werden die Eisenbahnverkehrsunter- nehmen in ihrem Verantwortungsbereich bei der Pünktlich- keit mittels höherer Vertragsstrafen stärker in die Pflicht ge- nommen. Der Verkehrsvertrag 2.0 wird mittlerweile in einem Großteil der BW-Netze angewendet. Verhandlungen mit be- nachbarten ATs zur Anwendung bei grenzüberschreitenden Verkehren laufen. Sitzplatzkapazität: lfd. Prozess; Kapazitätsanpassungen nach Abgleich von Fahrgastnachfrage und Ressourcenverfügbarkeit (Fahrzeuge, Personal, Finanzierung). Pilotprojekt Anschlusssicherung Zug-Bus: Projektskizze mit bodo, den Landkreisen und der RAB liegt vor, Kostenkalkulation für Erarbeitung der Blaupause einer Anschlusssicherung liegt vor

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
386	VM, Ref. 37	Moderne Schienen- infrastruktur	Die Maßnahme beinhaltet den umfassenden Ausbau und punktuellen Neubau der Streckeninfrastruktur durch kapazitätssteigernde Maßnahmen (Doppelspurausbauten, Begegnungsbahnhöfe, Elektrifizierung, 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! Als Eigentümer der Schienenwege der Deutschen Bahn (DB) ist insbesondere der Bund bei der Ausbaukonzeption des Netzes und bei der Finanzierung gefordert. Die neugeschaffene DB AG InfraGo AG hat die operative Verantwortung im Sinne des Gemeinwohls. →		Es konnten Planungsverträge für zentrale Ausbau- und Elektrifizierungsprojekte geschlossen werden (insb. Brenzbahn und Bodenseegürtelbahn). Erste Großprojekte sind im Bau (z. B. Hochrheinbahn). Ein Konzept zur Weiterentwicklung der Kofinanzierung des GVFG wurde erfolgreich erarbeitet und muss in 2026 mit LUKIF umgesetzt werden. Zahlreiche Stationsprojekte wurden trotz Regionalisierungsmitteldefizit durch geschickte Umfinanzierung vor dem Abbruch gerettet und Finanzierungsverträge BMP II konnten gezeichnet werden. Game-Changer Stationsentwicklung: LOI mit DB zur Stationsausstattung beim Bahngipfel geschlossen.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
			Aus dem Sondervermögen des Bundes müssen Mittel in erheblichem Umfang in die Sanierung und Modernisierung fließen. Daneben sind bestehende Förderregime, insbesondere nach dem Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundes-GVFG), die auch ein finanzielles Engagement von Land und kommunaler Seite erfordern, zu nutzen.		

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Übergeordnete Maßnahmen – Querschnittsthemen

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
388	VM, Ref. 41	Klimakosten sozial	Wir setzen auf den Emissionshandel. Der Emissionshandel mit der CO₂-Bepreisung ist ein wichtiges Leitinstrument. Der Markt entscheidet, wo und wie Emissionen wirksam vermieden werden. Uns ist wichtig, dass höhere Belastungen durch steigende CO₂-Abgaben auch zu höheren Entlastungen führen. Investitionen müssen die soziale Wirkung der Maßnahmen beachten, denn Klimagerechtigkeit ist der Schlüssel dafür, ob Klimaschutz in der Gesellschaft akzeptiert und erfolgreich realisiert wird. Mit dem Europäischen Emissionshandel für Gebäude, Straßenverkehr und weitere Sektoren (EHS II) stehen Deutschland Gelder zur Bekämpfung von Mobilitätsarmut und Abfederung sozialer Härten im Rahmen eines EU-Klima-Sozialfonds zur Verfügung.		Der Start des europäischen Emissionshandelssystem II wurde auf 2028 verschoben.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
389	VM, Ref. 44	Klimamobili-tätspläne	Die Klimaschutzziele im Verkehr erfordern in Kommunen eine strategische, ganzheitliche und klimaschutzorientierte Ver-kehrsplanung – analog zur klimaschutzorientierten kommu-nalen Wärmeplanung – und zwar im ganzen Land. Für diese notwendige Planungsgrundlage schaffen Klimamobilitäts-pläne einen partizipativen Handlungsrahmen und etablieren wichtige Strukturen und Prozesse angelehnt an das SUMP-Konzept (Sustainable Urban Mobility Plan). Dabei integrieren Klimamobilitätspläne relevante lokale Planwerke im Bereich Mobilität und Klimaschutz und ermöglichen Synergieeffekten sowohl im Bearbeitungsprozess als auch bei den Planinhalten. Klimamobilitätspläne berücksichtigen Chancen und Heraus-forderungen der lokalen Verkehrssituation und kombinieren unter Anwendung eines Verkehrsmodells verschiedene Maß-nahmen zu einem passgenauen und effektiven Maßnahmen-paket. Als zentraler Beitrag zur Mobilität der Zukunft sollen sich bis 2030 landesweit Klimamobilitätspläne in der Um-setzung befinden und rund 80 % der Bevölkerung in Baden-Württemberg abdecken. →	X	Im Jahr 2025 wurde das „Startklar-Programm“ für Klima-mobilitätspläne entwickelt und veröffentlicht, um weitere Kommunen zur KMP-Aufstellung zu aktivieren. 8 Kommunen nehmen an dem Programm teil. Somit befinden sich Ende 2025 landesweit 16 KMP in Umsetzung oder Erstellung sowie 8 Pläne in Vorbereitung. Die Pläne in Umsetzung decken rund 17 % der Bevölkerung in Baden-Württemberg ab.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
			Gemeinden und Gemeindeverbände können Klimamobilitätspläne aufstellen. Das Instrument richtet sich vor allen an Landkreise, sowie große Städte und Zusammenschlüsse von Kommunen ab 50.000 Einwohnerinnen/Einwohnern. Für kleine Kommunen sind die einfacheren Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz das richtige Instrument. Sie sind zudem mit der Lärmaktionsplanung verschränkt. Das Planungsgebiet eines Klimamobilitätsplans orientiert sich am verkehrlichen Verflechtungsraum. Die Infrastrukturmaßnahmen eines Klimamobilitätsplans sind mit einem erhöhten Fördersatz von 75 % statt 50 % im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) festgesetzt.		
390	VM, Ref. 52	Verkehrs- management und Verkehrs- steuerung	Zur intelligenten Vernetzung von Verkehrsträgern erfolgt der Aufbau einer Verkehrsmanagementzentrale (VMZ). Die VMZ ist eine Leitzentrale in Stuttgart, von welcher Verkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen (Ampeln, Verkehrszeichen, Hinweistafeln) in ganz Baden-Württemberg gesteuert werden. Sie kooperiert mit anderen Leitzentralen wie Städten, Autobahn, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und bedient sich an sämtlichen verfügbaren Mobilitätsdaten. →		Der Leitfaden „Mobilstationen“ wurde im 2. Quartal 2025 veröffentlicht. Das Land entwickelt ein Durchdringungskonzept für die Schaffung von Mobilstationen (u.a. mit Rahmenvertrag und Potenzialanalyse). Aufbau der Verkehrsmanagementzentrale für Baden-Württemberg.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
			Die VMZ entwickelt und implementiert Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung sowie auch Verkehrsmanagementstrategien, unter anderem mit dem Ziel, intermodale Wegeketten zu fördern. Diese Strategien können sowohl physisch (Ampelschaltungen, dynamische Anzeigetafeln) als auch virtuell (MobiDataBW, Mobilithek) veröffentlicht werden. Mobilstationen 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 Mobilstationen soziale Aspekte und die Verknüpfung mit anderen Angeboten berücksichtigen.		

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
392	VM, Ref. 53	Digitale Mobilität	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® ist u. a. eine Grundlage für die beschriebenen Steckbriefe zum Umweltverbund, dem Verkehrsmanagement und der Verkehrssteuerung sowie der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit des ÖPNV. Wesentlicher Schritt hierzu ist der qualitative Ausbau von MobiData BW® um weitere Services (z. B. Routinginformationen, neue Internetseite, Entwicklung von Konnektoren für den Mobility Data Space (MDS)) und die Aufnahme weiterer Datenpartner. →		Datenbeschaffer: Datenhochlauf weiterhin erfolgreich; Zudem sind Datenanbindungen von RadVIS, BEMaS an MobiData BW etabliert. Grundlage Digitaler Mobilität: Daten finden Anwendung in konkreten digitalen Mobilitätsdiensten, siehe https://mobidata-bw.de/pages/showroom

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
			Die Weiterentwicklung umfasst auch einen neu gestalteten Internetauftritt unter der Dachmarke MobiData BW® sowie Services für Informationen, Auswertungen (Dashboard) und Datenabgabe für die Öffentlichkeit. Hinzu kommt die Datenabgabe an den Nationalen Zugangspunkt (Mobilithek) und den MDS sowie umfassende Datenbereitstellung verfügbarer Daten, Datensätze und Informationen über gängige Datenformate für die Öffentlichkeit, Wirtschaft und Mobilitätsdienstleister im Sinne des Open-Data-Gedankens. Alle Mobilitätsdaten und die daraus abgeleiteten Services sollen kosten, barriere- und diskriminierungsfrei sowie flächendeckend zur Verfügung gestellt werden.		
449	VM, Ref. 41	Landesmobilitätsgesetz – digitale Parkraumüberwachung	Wir finanzieren zur Einführung der digitalen Parkraumkontrolle ein Pilotprojekt in vier Großstädten und auf den Parkplätzen der PBW an der Universität Hohenheim		Das Landesmobilitätsgesetz wurde am 12. März 2025 vom Landtag verabschiedet. Auf der Homepage des VM werden häufige Fragen zum LMG beantwortet. Für die Verwaltung erfolgte eine fachliche Aufarbeitung mit Anwendungsbeispielen zu den einzelnen Regelungen des LMG. Das LMG wurde in Vorträge verschiedenen Verwaltungsbehörden vorgestellt.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
83	MWK, Ref. 44	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.		Das BWIM hat 2025 sein fünfjähriges Bestehen gefeiert. Es gibt weiterhin relevante Impulse mit direkter Wirkung. Sei es für mehr Lebensraum in Kleinstädten, in der interaktiven Schulung von Mobilitätskompetenz, der Modellierung nachhaltiger Logistiksysteme oder Visualisierung von Mobilitätsqualität, durch die Begleitung der Mobilitätspakte in Baden-Württemberg oder Stärkung zivilgesellschaftlicher Initiativen. Experimente bringen Erkenntnisse der Mobilitätsforschung in die Anwendung. Sie zeigen, was möglich ist, und bereichern die Debatte vor Ort.
87	MWK, Ref. 31	Reallabor Nachhaltige Mobilität durch Sharing im Quartier (MobiQ) Anschlussprojekt	Ziel des Reallabors ist es nachhaltige und nachbarschaftlich organisierte Mobilitätsangebote zu erproben und zu erforschen. An den drei Reallabor-Standorten Stuttgart-Rot, Geislingen und Waldburg wird Transformationswissen erhoben und für die Mobilität der Zukunft in Baden-Württemberg genutzt werden. Es wird praktisch erprobt, wie Bürgerinnen und Bürger im jeweiligen Quartier unterstützt werden können, ihre Mobilität gemeinsam zu organisieren und sich Zugänge zu gesellschaftlicher Teilhabe zu erschließen (soziale Nachhaltigkeit). →		Das Reallabor MobiQ hat einen wichtigen Beitrag auf dem Weg zu Veränderungen in der Mobilität geliefert. Durch die erfolgreiche Initiierung von Prozessen und die Umsetzung von zahlreichen Pilotprojekten für gemeinschaftliche Mobilität in den drei Reallabor-Standorten konnten wichtige Erfahrungen gesammelt und wertvolle wissenschaftliche Erkenntnisse gewonnen werden. Die hohe soziale und politische Akzeptanz der entwickelten Aktivitäten unterstreicht die Bedeutung dieses Projekts für die nachhaltige Quartiersentwicklung. →

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
			Dabei soll für einen möglichst großen Teil der Gesellschaft Mobilität in der Nachbarschaft effizient und sozial innovativ gestaltet werden, ohne sie einzuschränken und gesellschaftliche Teilhabemöglichkeiten zu mindern. MobiQ geht von der These aus, dass dauerhafte Nachhaltigkeitseffekte im Verkehr neben technologischen und organisatorischen Maßnahmen vor allem auch soziale Innovationen benötigen.		Ein wichtiger Meilenstein ist die Verstetigung der erfolgreichen Maßnahmen, die zum großen Teil bereits erreicht wurde. Darüber hinaus wurde ein Handbuch und eine Weiterbildungsmaßnahme entwickelt, um die Skalierung und den Transfer der Erkenntnisse zu gewährleisten. Dies ermöglicht es anderen Städten und Regionen, von den Erfahrungen und Erkenntnissen des Projekts MobiQ zu profitieren. Das Projekt hat wesentliche Beiträge zum besseren Verständnis der Mobilität der Zukunft im ländlichen und städtischen Raum geleistet. Die erfolgreichen Beispiele wurden auf unterschiedlichen wissenschaftlichen Konferenzen präsentiert. Eine Kooperation mit dem Baden-Württemberg Institut für nachhaltige Mobilität (BWIM) hat Möglichkeiten zur Verstetigung, zum Transfer und der Skalierung der Ergebnisse des Reallabors eröffnet.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Leuchtturmprojekte

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
75	WM, Ref. 33, 37	RegioKAr- go-TramTrain (Leuchtturm- projekt Re- gioWIN 2030/ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung – EFRE)	Ziel des Projektes RegioKArgoTramTrain ist es, den kombi- nierten Personen- und Warentransport in Straßenbahnwagen mit automatisiertem Be- und Entladen weiterzuentwickeln und im Reallabor zu demonstrieren.		Das Projekt befindet sich trotz teilweiser, für ein Vorhaben dieser Komplexität aber nicht ungewöhnlicher Verzögerungen weiterhin im Zeitplan, so dass der umfassende Projekterfolg weiterhin erreichbar bleibt. Insgesamt zeigt sich ein sehr posi- tiver Projektfortschritt. Die zentralen technischen, organisa- torischen und logistischen Grundlagen wurden geschaffen und die Projektpartner haben flexibel auf veränderte Rahmen- bedingungen reagiert. Dadurch konnten mögliche Risiken frühzeitig abgefedert und die kontinuierliche Umsetzung gesichert werden. Die logistischen Prozesse wurden detailliert ausgearbeitet und geeignete Haltestellen für den kombinierten Personen und Warentransport identifiziert. Parallel dazu wurden im technischen Bereich wesentliche Vorarbeiten für die IKT Platt- form und die Integration externer Logistiksysteme geleistet. Verzögerungen durch Systemwechsel oder notwendige Ab- stimmungen mit Partnern konnten durch klare Lösungsansät- ze aufgefangen werden. Auch die konzeptionellen Arbeiten an den KI-basierten Funktionen wurden vorangetrieben.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
					Organisatorisch wurde das Projekt durch neue Steuerungs- kreise mit Logistikdienstleistern, Aufsichtsbehörden und weiteren Akteuren deutlich gestärkt. Diese enge Einbindung schafft eine belastbare Grundlage für die kommenden Pro- jektphasen und erhöht die Planungssicherheit. Auch die posi- tiven Klimaeffekte, insbesondere die Verlagerung von Trans- portwegen auf die Schiene, die Reduktion des motorisierten Lieferverkehrs und die effizientere Nutzung bestehender In- frastruktur sind weiterhin erreichbar. Die vorbereiteten Maß- nahmen ermöglichen es, die erwarteten CO₂-Einsparungen, die Entlastung urbaner Räume und die Steigerung der Ener- gieeffizienz im Verkehrssystem zu realisieren. Insgesamt befindet sich das Vorhaben damit weiterhin auf einem stabilen Kurs. Die bisherigen Fortschritte und die ge- troffenen Maßnahmen stellen sicher, dass sowohl die techni- schen als auch die klima- und nachhaltigkeitspolitischen Ziele trotz einzelner Verzögerungen umfänglich erreichbar bleiben.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen-nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen-titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
76	WM, Ref. 33, 37	LastMileCity-Lab (Leuchtturmprojekt RegioWIN 2030/Europäischer Fonds für regionale Entwicklung – EFRE)	Das Last Mile City Lab eröffnet technologieoffene Erprobungsmöglichkeiten für neue Lösungen der automatisierten letzten und vorletzten Meile – von der Navigation bis zu Fahrzeugflotten.		Als vorliegende Besonderheit gab es beim LMCL einen Wechsel des Projektteams. Ein aus FZI, KIT und HKA bestehendes Konsortium hat die Projektarbeiten des efeu-Campus mit einer leichten Verzögerung von zwei Monaten zum 01.07.2025 übernommen. Die Vorverlegung ausgewählter Tätigkeiten hat es ermöglicht, den zeitgerechten Abschluss des Projekts trotz der anfänglichen Verzögerung zu gewährleisten. Mit Blick auf die Übernahme des neuen Konsortiums und da die zentralen Maßnahmen im Vorhaben fortlaufend sind und insbesondere die im Vorhaben beabsichtigten öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen planmäßig erst im Jahr 2026 und 2027 stattfinden werden, sind hinsichtlich der im Zielbeitragsformular genannten Ergebnisindikatoren erst vorbereitende Maßnahmen getroffen worden. Die Partner haben bereits folgende Ziele und Maßnahmen umgesetzt: →

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
					- KIT: Bereitstellung einer Trainings-, Validierungs- und Test-Suite, Vorarbeiten zur Generierung der nötigen Daten sowie Vorbereitung des Aufbaus von Testumgebungen (Konzeptionierung Sensorsystem, Auswahl geeigneter Robotikplattform). Darüber hinaus hat das KIT den Aufbau einer flexiblen Plattform für Sensorik und Sensor-datenverarbeitung begonnen. Basierend auf früheren Untersuchungen wurden definierte Sensormodalitäten und -systeme analysiert und Anforderungen an Sensorinputs aus Perzeptions-Sicht konkretisiert. - FZI: Technologien für eine selbstsichere heterogene Ro-botik, Anforderungserhebung und Beginn der Methoden-entwicklung für Teleoperation und Auflösung von Kon-fliktsituationen. Das FZI hat auch mit der Konzeption eines modularen Backendsystems bzw. Leitstands für den Be-trieb von Hard- und Softwarekomponenten mit Kommuni-kation nach VDA5050 begonnen. Vorbereitend für die Um-setzung im Vorhaben wurden insbesondere die Konzeption einer Micro-Service-Architektur mit Basis-Komponenten und die Konzeption von Schnittstellen zwischen den Ba-sis-Komponenten begonnen. →

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

Maßnahmen- nummer	Zuständiges Ressort	Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Ausgewählte Maßnahmen	Umsetzungsstand
					HKA: Abbildung realistischer Logistik-Fahrszenarien in Prüfständen, Technologie- und Szenarioauswahl, Ableitung von Use-Cases und Stakeholdern. Die Security-Forschung der HKA im Last Mile City Lab fokussiert sich auf den Ansatz Security-for-Safety, da autonome Lieferroboter als aktive Verkehrsteilnehmer integraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrsraums sind. Die Projektumsetzung und Zielerreichung ist damit weiterhin gewährleistet, auch wenn Projektbestandteile wie die Drohnenbelieferung entfallen mussten. Dennoch wurde die Herangehensweise der Übertragung an das aktuelle Konsortium als für das Projekt und die geplanten Ziele als klar zu bevorzugende Alternative beschlossen. Dies bestätigt sich derzeit bereits.

1 Die ausgewählten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

b) Ausgewählte Maßnahmen

Private Ladeinfrastruktur (Ladeinfrastruktur für Pkw sicherstellen)

Der Bund unterstützt den Aufbau von privater Ladeinfrastruktur in und an Mehrparteienhäusern, um die Elektromobilität zu fördern. Die Umsetzung der Novelle der europäischen Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD) in nationales Recht bis zum 29. Mai 2026 soll das Ambitionsniveau für die Energieeffizienz von Gebäuden anheben und einen verbesserten Rahmen für die Errichtung privater Ladeinfrastruktur schaffen.

Das Laden im nicht öffentlich zugänglichen Bereich, wie zu Hause oder am Arbeitsplatz, spielt eine wichtige Rolle, da etwa 75–85 % der Ladevorgänge dort stattfinden. Das Land Baden-Württemberg hat bereits mit der Initiative Charge@BW die vorbereitende Elektroinstallation in Wohnungseigentümergeinschaften (WEGs) gefördert. Diese Förderung wurde mit Stand Anfang Mai 2026 eingestellt, da der Bund eine vergleichbare Fördermöglichkeit anbietet.

Ein wichtiger Schritt in Richtung einer besseren Planung und Förderung der privaten Ladeinfrastruktur ist die Implementierung des Landesmobilitätsgesetzes (LMG), das am 29. März 2025 in Kraft getreten ist. Die Informationspflichten zu privater Ladeinfrastruktur sind im LMG unter § 12 Datenübermittlung zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur verankert. Derzeit befindet sich eine Abfrage bei den Betreibern von Elektrizitätsnetzen in Vorbereitung, um den Bestand privater Ladepunkte in Baden-Württemberg zu erfassen.

Das Verkehrsministerium (VM) setzt sich für eine Ausweitung der Pflichten für Gebäudeeigentümer im Bestand ein, um den Rahmen für die Errichtung privater Ladeinfrastruktur zu verbessern. Gesetzliche Vorgaben sind im Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) des Bundes vorhanden.

Klimaeffekt

Batterieelektrische Fahrzeuge sind besonders energieeffizient und werden mit einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem Strom betrieben.

Die Ladeinfrastruktur ist eine Voraussetzung für die Elektrifizierung der Flotte.

Private Dächer und Garagen sollen für Photovoltaikanlagen genutzt werden, um grünen Strom zu erzeugen. Die Kombination mit stationären und mobilen Batteriespeichern ermöglicht eine wirtschaftliche Nutzung des erzeugten Stroms.

Soziale Dimension

Eigentümerinnen und Eigentümer mit eigenen Pkw-Stellplätzen haben eine bessere Voraussetzung für den Umstieg auf E-Fahrzeuge bzw. die Installation von privater Ladeinfrastruktur. Daher kommt privater Ladeinfrastruktur eine wichtige Rolle zu und soll auch u. a. für Mieterinnen und Mieter sowie Wohnungseigentümergeinschaften zur Verfügung stehen.

Im Zusammenschluss aus Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz und zu Hause wird eine vermeintliche Einschränkung der Alltagsmobilität insbesondere für günstigere E-Fahrzeuge mit kleineren Batterien aufgelöst.

Unternehmen können einen wichtigen Beitrag leisten bei der Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen rund um Installation und Betrieb von privaten Ladeinfrastrukturen.

Stadt – Land Unterschied

In ländlichen Räumen ist die Verfügbarkeit von privaten Stellplätzen für Pkw, die mit Ladepunkten ausgestattet werden können, höher als in Städten. In ländlichen Räumen kann der Anteil an E-Antrieben daher deutlich schneller wachsen.

ReFuels – klimaneutrale Kraftstoffe (Hochlauf und Einsatz von reFuels unterstützen)

Die Umsetzung der Roadmap für reFuels in Baden-Württemberg macht Fortschritte. Ein wichtiger Meilenstein ist die Fertigstellung des Fortschrittsberichts, der den aktuellen Stand der Umsetzung darstellt. Darüber hinaus wurden bereits mehr als 40 technische und fachliche Studien und Projekte abgeschlossen, um den Einsatz von reFuels voranzutreiben.

Der regulatorische Rahmen auf EU-Ebene bleibt vorerst schwierig, trotz Präsentationen und Gesprächen zum Aktionsplan reFuels in Brüssel. Es ist daher mehr Einsatz in Brüssel vor Ort erforderlich, um die notwendigen Änderungen zu erreichen. Das Land hat jedoch verschiedene Maßnahmen auf freiwilliger Basis erarbeitet, wie zum Beispiel die Konzeption für einen klimafreundlicheren Luftverkehr, die Allianz Neues Fliegen, Studien zum Einsatz von reFuels und Biogas in der Landwirtschaft sowie zum Einsatz von SAF bei der Hubschrauberstaffel der Landespolizei.

Allianz Neues Fliegen

Baden-Württemberg hat am 15. September 2025 gemeinsam mit Partnern aus Luftfahrtindustrie, Forschung, Verbänden und Unternehmen aus verschiedenen Branchen die „Allianz Neues Fliegen“ gestartet. Ziel ist es, den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe – so genannte Sustainable Aviation Fuels (SAF) – über verbindliche Beimischungsquoten hinaus deutlich zu steigern. So sollen die Klimaziele des Landes sowie Unternehmen, die eine ambitionierte Haltung im Hinblick auf Klimaschutzziele haben, unterstützt werden.

Kernanliegen der Allianz ist es, die freiwillige Nutzung von SAF spürbar zu steigern – zunächst mit dem Fokus

auf Geschäftsflügen. Es geht um Unternehmen, die bereit sind, freiwillig für ihre Flugaktivitäten einen Aufpreis für den Einsatz von SAF zu leisten. Sei es durch Geschäftsreisen der Mitarbeitenden über eigene Flugdienste oder Fluggesellschaften oder den Güterverkehr. Damit fördern sie gemeinschaftlich den Hochlauf von SAF. In einem zweiten Schritt wird die Allianz ihr Engagement auch auf Privatreisende ausweiten.

Der zentrale Ansatz der Allianz besteht darin, statt nachträglicher Kompensation auf den direkten Einsatz klimafreundlicher Kraftstoffe zur Reduktion der Treibhausgasemissionen zu setzen. Die Allianz engagiert sich, indem sie für den Nutzen nachhaltiger Flugkraftstoffe wirbt, das öffentliche Bewusstsein stärkt, eine Plattform für den Erfahrungsaustausch und Vernetzung der Stakeholder für Pilotprojekte bietet. Sie setzt sich für bessere regulatorische Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene ein.

Um den Hochlauf von SAF voranzubringen braucht es klare, standardisierte Prozesse für die Anrechnung und Zertifizierung von SAF. Außerdem von Bedeutung ist ein transparentes und mit der bestehenden Regulatorik kompatibles Book-&-Claim-System. Dieses ermöglicht es, nachhaltige Flugkraftstoffe unabhängig vom Ort des

tatsächlichen Tankvorgangs anzurechnen – ein entscheidender Hebel, um die Nachfrage nach SAF zu beschleunigen. Auch hierfür setzt sich die Allianz mit Unterstützung des Ministeriums ein.

Die Allianz steht im Einklang mit dem Aktionsplan reFuels. Darin formuliert das Land Baden-Württemberg ressortübergreifend abgestimmte, konkrete Vorschläge für eine Anpassung der europäischen Regulatorik zur Förderung strombasierter Kraftstoffe. Ziel ist es, den Markthochlauf dieser Kraftstoffe zu ermöglichen, um die Defossilisierung in Bereichen mit fehlenden Alternativen – wie der Luft- und Schifffahrt sowie Teilen der Industrie – voranzubringen.

Soziale Dimension

In Abhängigkeit von Art und Beimischungsanteil klimafreundlicherer Kraftstoffe kann es zu Preissteigerungen kommen. Mineralölfirmen bzw. Tankstellen sowie Fluggesellschaften werden die Kosten an ihre Kundschaft weitergeben. Vermutlich werden auch die Preise fossiler Kraftstoffe steigen. Menschen mit geringem Einkommen sind von Preissteigerungen besonders stark betroffen. Firmen können für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

im Interesse eines möglichst nachhaltigen ökologischen Fußabdruckes Ausgleichszahlungen leisten. Würde die Energiesteuerrichtlinie der EU umgesetzt und die Kraftstoffe nach ihrem CO₂-Ausstoß besteuert, dürften die Preise für reFuels oder SAF sinken.

Stadt – Land Unterschiede

Dank ihrer guten Transportfähigkeit ist bei kohlenwasserstoffbasierten, flüssigen Kraftstoffen kaum ein Unterschied in der Verfügbarkeit zwischen städtischen und ländlichen Gebieten zu erwarten. Jedoch fehlen im ländlichen Raum noch Tankstellen, die HVO100 anbieten. Da kleine Tankstellen begrenzte Anzahlen von Zapfsäulen haben, sollte eine Abschaffung von E5 umgesetzt werden.

Beim künftigen Bezug von Wasserstoff über wenige zentrale Pipelines (Kernnetz) muss die Versorgung des ländlichen Raumes möglicherweise über Wasserstoffderivate wie Ammoniak oder Methanol sichergestellt werden.

Das Land hat erfolgreich in einer Studie die Nutzung alternativer Kraftstoffe für den Einsatz in der Landwirtschaft geprüft. Auch für nicht elektrifizierbare Fahrzeuge von Kommunen und in der Bauindustrie bieten sich diese an.

Klimaeffekt

Da reFuels mit Strom aus erneuerbaren Quellen erzeugt werden, sind die Kraftstoffe, denen sie beigemischt werden, in Abhängigkeit von der Beimischungshöhe, klimafreundlicher und mit ihnen der Verkehr, den sie abwickeln. Aufgrund der Verfügbarkeit und der Kosten sollten reFuels bzw. Sustainable Aviation Fuels (SAF) vor allem in Bereichen eingesetzt werden, die nicht elektrifizierbar sind, sowie in Bereichen, in denen sie zur Sicherung der Resilienz erforderlich sind.

Im Bereich des Luftverkehrs senkt die Verwendung von SAF nicht nur die CO₂-Emissionen, sondern durch die Reinheit der Kraftstoffe entstehen auch weniger klimawirksame Kondensstreifen. Somit hat der Einsatz im Luftverkehr insgesamt die größte Wirkung. Sowohl der Einsatz der Kraftstoffe für den Schiffs- und Straßenverkehr führt zu weniger Schadstoffemissionen, als auch beim Einsatz im Bahn- und Schiffsverkehr zeigen sich deutlich positive Effekte.

Straßenbau

Ziel ist ein klimaverträglicher und umweltschonender Straßenbau durch Umsetzung hoher Recyclingquoten bei der Herstellung von Asphaltmischgut, die Umstellung der Asphaltmischwerke auf klimaverträgliche Energieträger, die Reduzierung der Mischguttemperatur sowie die Minimierung von Transportaufwänden.

Zwischenzeitlich wurden insgesamt vier Pilotprojekte mit Wertung des CO₂-Fußabdrucks von Angeboten für Bauleistungen bzw. Bonus über einen CO₂-Schattenpreis durchgeführt. Der monetäre Effekt belief sich dabei auf ca. 2–3 % der Bausumme. Die CO₂-Gesamtemissionen lagen bei den Asphalteinbaupositionen teilweise über 30 % unterhalb des angesetzten Referenzasphalts (Standardbauweisen) des Auftraggebers.

Um weitere Erfahrungen zu sammeln und um die Systematik weiter bewerten zu können, wurde festgelegt, dass in 2026 weitere Pilotprojekte durchgeführt werden. Die Berechnungssystematik wird dabei, auch in gemeinsamer Abstimmung mit der Bauwirtschaft, stetig an aktuelle Entwicklungen angepasst und fortgeschrieben. Hierzu werden Arbeitshinweise fortgeschrieben, um den ausführenden Stellen die Anwendung der Systematik zu

vereinfachen, zu vereinheitlichen und damit in die Fläche zu bringen. Das Land Baden-Württemberg nimmt hier eine bundesweite Vorreiterrolle ein und streut das Thema über entsprechende Bund-Länder-Arbeitskreise. Die Ergänzungen zu den Technischen Vertragsbedingungen im Straßen- und Brückenbau – Baden-Württemberg (ETV-StB-BW) werden zudem unter Berücksichtigung der hier vorliegenden regionalen Erfahrungen regelmäßig fortgeschrieben und stellen eine Ergänzung zu bestimmten bundesweit gültigen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien dar.

Klimaeffekt

Bei Reduzierung der Asphalttemperatur von 170°C auf 140°C bei gleichzeitiger Umstellung des eingesetzten Energieträgers von Braunkohlestaub auf, übergangsweise Erdgas, Biobrennstoffe oder Holzstaub sowie weiteren Ansätzen der Straßenbautechnik und der Kreislaufwirtschaft können die THG-Emissionen bei der Herstellung von Asphalt sehr stark reduziert werden. So ist die Zugabe von Frischbindemittel (Bitumen) und mineralischen Baustoffen bei hohen Anteilen an Recyclingasphalt deutlich reduziert, was die THG-Emissionen positiv beeinflusst.

Durch Qualitätsstraßenbau Baden-Württemberg (QSBW 4.0) können zudem THG-Emissionen durch eine Erhö-

hung der Erhaltungsintervalle bei den Bundes- und Landesstraßen eingespart werden.

Soziale Dimension

Aus dem Einsatz von Materialien und Verfahren mit geringeren THG-Emissionen im Straßenbau lassen sich keine Auswirkungen auf die soziale Teilhabe ableiten.

Die Arbeitsbedingungen werden weniger belastend, da temperaturabgesenkter Asphalt in Kombination mit einer Absaugeinrichtung am Straßenfertiger die potenziellen Gesundheitsgefahren auf der Baustelle durch Dämpfe und Aerosole reduziert.

Stadt – Land Unterschied

Vorgaben für klimafreundliche Straßenerhaltung für Stadt und Land sind gleichermaßen erforderlich.

Umweltfreundliche Verkehrsmittel beschleunigen

Bislang werden wenige Maßnahmen zur Busbeschleunigung bei den Kommunen umgesetzt. Die Gründe dafür sind vielfältig. Maßnahmen zur Busbeschleunigung tangieren häufig sehr viele unterschiedliche Zuständigkeiten, da ganze Linienverläufe zu betrachten sind. Daher werden vorwiegend viele kleine Maßnahmen umgesetzt und verhältnismäßig wenige große Maßnahmen, für die eine LGVFG-Förderung beantragt werden kann.

Um Kommunen zu motivieren, dort, wo sinnvoll, Busbeschleunigungsmaßnahmen umzusetzen, wurden Seitens des VM folgende Maßnahmen ergriffen.

- Projekt zu Verkehrsberuhigung und Busbeschleunigung, in dem gemeinsam mit kommunalen Aufgabenträgern, Kommunen, Behörden und Verkehrsunternehmen exemplarisch an bestehenden Buslinien untersucht wird, wie sich die Anordnung von Tempo 30 / Tempo 40 oder auch andere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf den Busbetrieb auswirken und systematische Ableitung, welche Maßnahmen zur Busbeschleunigung möglich sind.

- Digitale Busbeschleunigung via V2X-Kommunikation (C-ITS): Gemeinsam mit dem Verband Region Stuttgart wird an zwei Expressbuslinien in der Region Stuttgart die technische und betreiberübergreifende Umsetzung von Busbeschleunigung an ampelgeregelten Knotenpunkten mittels V2X-Kommunikation erprobt werden. Das Land treibt die Einführung der Technologie voran. Sie wird die bereits abgekündigte Analogfunktechnik in diesem Bereich ablösen.
- Informationsveranstaltungen / Workshops zum Thema Busbeschleunigung: Das Thema inkl. Leitfaden und Projekte sollen in der NVBW (Abstimmung zwischen Kompetenznetzes Klimamobil und Zukunftsnetzwerk ÖPNV) bearbeitet und bei den Kommunen beworben werden.

Stadt – Land Unterschied

In verdichteten Räumen besteht großes Potenzial für eine Beschleunigung des Bus- und Radverkehrs. In ländlichen Räumen sind gezielte und verstärkt punktuelle Maßnahmen unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Randbedingungen umzusetzen. Die Schnittstelle Stadt-Land kann profitieren.

Klimaeffekt

Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom Pkw auf den Umweltverbund führt zu einer effizienteren Abwicklung von Verkehr, einem reduzierten Energieverbrauch und weniger THG-Emissionen. Im Fokus steht dabei insbesondere die Busbeschleunigung.

Fußverkehr (Aktive Mobilität stärken)

Förderung des Fußverkehrs ist Förderung der Lebensqualität.

Durch die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur und die Schaffung sicherer und komfortabler Fußwege kann die Lebensqualität in Städten und Gemeinden erhöht werden. Der Fokus liegt dabei auf Bereichen wie Ortsmitten, Schulwegen und Hauptfußwegen.

Die Fußverkehrsförderung erfolgt aktuell beratend und fördernd, aber noch nicht auf dem vom Verkehrsministerium angestrebten Niveau.

Planung und Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur liegen fast ausschließlich in kommunaler Zuständigkeit. Das Verkehrsministerium wird jedoch in eigener Zuständigkeit tätig und unterstützt Kommunen bei Verbesserungen in der Fläche.

Das Land unterstützt die Kommunen durch Förderung im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), beim Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur und beim Umbau zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten.

Außerdem fördert das Land Personalstellen für die Fußverkehrsförderung, Fußverkehrskonzepte sowie qualifizierte Schulwegepläne. Die Regierungspräsidien agieren als zentrale Aktivierungs- und Beratungsinstanz für die Kommunen.

Um die Kommunen bei der Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur zu unterstützen, ist die Fortführung von erfolgreichen Einstiegsmaßnahmen für Kommunen wie Fußverkehrs-Checks und AGFK-Unterstützung von großer Bedeutung.

Die Handlungsspielräume zur Umverteilung von innerörtlichem Straßenraum zugunsten des Fußverkehrs an klassifizierten Straßen werden aufgezeigt und Kommunen dabei seitens des Landes unterstützt. Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sind in der Regel innerorts aufzuheben. Gehwege sollen von Hindernissen freigehalten werden, dazu startete 2026 ein Modellprojekt in vier Kommunen.

Soziale Dimension

Das Zu-Fuß-Gehen ist eine für alle sozialen Gruppen und bis ins hohe Alter mögliche Form der Mobilität. Fußverkehr ist der „Motor“ für die Lebendigkeit von Städten und Ortszentren, trägt zur Erhöhung der Lebens- und Aufent-

haltsqualität bei, stärkt soziale Kontakte, wirkt kommunikativ, ist bewegungsfördernd und fördert die Gesundheit.

Fußwege erschließen auch die Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs. Sie sind wichtiger Bestandteil einer inter- und multimodalen Mobilität ohne Pkw-Besitz.

Eine gut ausgebaute, sichere Fußverkehrsinfrastruktur fördert eine sozial- und gendergerechte Mobilität und ist insbesondere für Kinder und Familien, Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen essenziell; nur so können diese Personengruppen uneingeschränkt aktiv und selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilnehmen

Stadt – Land Unterschiede

Die Qualität und der Ausbaugrad der Fußinfrastruktur variiert sowohl in verdichteten Räumen als auch in ländlichen Räumen stark. Die Zahl der zu Fuß zurückgelegten Wege ist in verdichteten Räumen derzeit deutlich höher als in ländlichen Räumen. In ländlichen Räumen und Kleinstädten besteht ein besonderes Aktivierungspotenzial, das aufgegriffen werden sollte.

Generell wird in größeren Städten und Metropolen häufiger zu Fuß gegangen als in weniger verdichteten Sied-

lungsräumen; in ländlichen Räumen werden Fußwege häufiger zu Freizeit Zwecken gewählt als in verdichteten Räumen.

Klimaeffekt

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

Klimamobilitätspläne

(Verkehrsplanung auf Klimaschutz ausrichten)

Klimamobilitätspläne folgen dem konzeptionellen Rahmen der Sustainable Urban Mobility Plans auf europäischer Ebene. Ein besonderes Merkmal von Klimamobilitätsplänen ist deren empirisch gestützte Methodik durch den Einsatz von Verkehrsmodellen.

Die Aktivierung von Klimamobilitätsplänen in Kommunen ist auf einem guten Weg, gleichwohl sind Herausforderungen spürbar. Nach einer dynamischen Anfangsphase ist ein moderater Sättigungseffekt erkennbar, der durch die angespannte Finanzlage in vielen Kommunen verstärkt wird.

Trotzdem gibt es positive Entwicklungen: Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner in Baden-Württemberg, die in einer Kommune mit einem Klimamobilitätsplan leben, ist von 9 % auf etwa 17 % gestiegen – nahezu eine Verdoppelung.

Um mit Klimamobilitätsplänen wirksame Effekte in der Fläche zu erzielen, richtet sich das Instrument nicht nur an Gemeinden, sondern auch an Landkreise. Bei Klimamobilitätsplänen auf Landkreisebene werden Maßnahmen in Verantwortung der jeweiligen Landkreisverwaltung sowie der kreisangehörigen Kommunen in einem gemeinsamen Planwerk kombiniert. Ein besonderer Erfolg ist der Beschluss des ersten Klimamobilitätsplans auf Landkreisebene im Landkreis Ludwigsburg 2025. Der Plan ist durch das Ministerium für Verkehr anerkannt und gibt den teilnehmenden Kommunen damit für die im Plan hinterlegten Infrastrukturmaßnahmen die Zugangsmöglichkeit zu einem erhöhten Fördersatz von 75 % im Lan-

desgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Der erhöhte Fördersatz wird auf Grundlage der besonderen Klimawirkung von Klimamobilitätsplänen gewährt. Derzeit befinden sich in vier weiteren Landkreisen Klimamobilitätspläne in der Erstellung.

Um Kommunen gezielt in der Vorbereitungsphase von Klimamobilitätsplänen zu unterstützen, bietet die landesweite Anlaufstelle Kompetenznetz Klima Mobil (angesiedelt bei der NVBW) seit 2025 das Programm „Startklar zum Klimamobilitätsplan“ an. Ziel des Programms ist es, handelnde Akteure in Kommunalverwaltungen auf dem Weg zu einer Beschlussfassung zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans durch den jeweiligen Gemeinderat oder Kreistag beratend zu begleiten. Mit acht teilnehmenden Kommunen wurde das Programm im ersten Jahr gut angenommen. Eine Neuauflage ist in Vorbereitung.

Um durch klimaschutzorientierte Planwerke auch Effekte in ländlichen Räumen und kleineren Kommunen zu erzielen, richtet sich das Instrument der Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz an Kommunen unterhalb der Schwelle von 50.000 Einwohnenden. Größter Unterschied zum Klimamobilitätsplan ist hierbei, dass der Einsatz eines Verkehrsmodells nicht gefordert ist. Das Ministerium für Verkehr und die Regierungspräsidien fördern

sowohl Personal- als auch Sachkosten für die Erstellung von Klimamobilitätsplänen und Aktionsplänen.

Stadt – Land Unterschiede

Klimamobilitätspläne sollen von Städten und kommunalen Zusammenschlüssen ab 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Stadt- und Landkreisen aufgestellt werden. Somit betreffen Klimamobilitätspläne Stadt und Land gleichermaßen. Angepasst an Planungskapazitäten und Ressourcen kleinerer Kommunen sind Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz ein Angebot für systematisches Handeln kleiner Gemeinden bis etwa 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Klimaeffekt

Durch die Umsetzung der in einem Klimamobilitätsplan festgelegten Maßnahmen werden THG-Emissionen eingespart.

Mit den in einem Klimamobilitätsplan festgelegten Maßnahmen soll eine Kommune ihre Verkehrsemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 (bzw. 2010) senken. Ziel für 2040 ist die Klimaneutralität. Dies entspricht den gesetzlichen Vorgaben des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg.

Soziale Dimension

Ein Klimamobilitätsplan fokussiert die Reduktion von THG-Emissionen im Verkehr durch klimaschutzorientierte Maßnahmen. Damit verbunden sind die Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und klimafreundlicher Verkehre sowie der Rückgang umweltschädlicher Verkehre.

Erfahrungen zeigen, dass die Umsetzung klimaschutzorientierter Maßnahmen im Verkehr überwiegend positive Wechselwirkungen hinsichtlich der lokalen Luftqualität, Lärmbelastung und der Verkehrssicherheit mit sich bringt und die soziale Teilhabe von Personengruppen ohne eigenen Pkw stärkt. Die Reduktion und Umnutzung von Flächen für den Straßenverkehr sowie die Stärkung der Nahmobilität beleben Straßenräume und Quartiere. Sie heben die trennende Wirkung von Verkehrsschneisen auf und schaffen Raum für soziale Begegnungen. Dadurch erhöht sich die Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen und Quartiere werden sozial gestärkt.

Die lokale Öffentlichkeit wird möglichst frühzeitig und fortlaufend bei der Aufstellung eines Klimamobilitätsplans beteiligt (KlimaG 2023), wodurch die Belange und Bedürfnisse verschiedener Gruppen berücksichtigt werden.

2. Ausblick auf das folgende Jahr

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg arbeitet daran, das Sektorziel zu erreichen. Ein wichtiger Schwerpunkt liegt auf der Skalierung von Maßnahmen in die breite Anwendung im ganzen Land, die den Verkehrssektor umweltfreundlicher gestalten sollen. Dazu gehört die Überprüfung und Anpassung von Maßnahmen, um sicherzustellen, dass sie den aktuellen Herausforderungen und Zielen gerecht werden.

Das Verkehrsministerium unterstützt die Kommunen in Baden-Württemberg bei ihren Klimaschutzbemühungen weiter. Durch finanzielle Förderungen und Beratung soll es den Kommunen ermöglicht werden, ihre eigenen Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsmaßnahmen zu stärken und die Umsetzung der Landesmaßnahmen zu fördern.

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

unger+ kreative strategien GmbH, ungerplus.de

Veröffentlichung

10 / 2026

© Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Bildnachweis

Titelseite: © Sebastian Todt



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr