

# Sektorbericht Verkehr

2022/23

 Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

# Inhalt

<b>ERKLÄRUNG ZUM INHALT DER BERICHTE</b>	<b>3</b>
<b>1. BERICHT ÜBER MASSNAHMENUMSETZUNG</b>	<b>4</b>
a) Tabellarischer Gesamtüberblick (alle Maßnahmen des Sektors)	4
b) Ausgewählte Maßnahmen	14
<b>2. AUSBLICK AUF DAS FOLGENDE JAHR</b>	<b>21</b>
<b>ABKÜRZUNGSLISTE DER MINISTERIEN</b>	<b>22</b>
<b>IMPRESSUM</b>	<b>23</b>

# 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 als prioritär eingestuften, für die Emissions-

minderung 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.

# 1. Bericht über Maßnahmenumsetzung

## a) Tabellarischer Gesamtüberblick (alle Maßnahmen des Sektors)

ZUSTÄNDIGES RESSORT	MASSNAHMENTITEL	KURZBESCHREIBUNG	PRIORITÄT <sup>1</sup>	UMSETZUNGSSTAND
VM	JobTicket BW	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassung des JobTicket BW an das Deutschlandticket</li> </ul>	Nein	Das JobTicket BW wurde an das Deutschlandticket Job angepasst. Nach Abzug des Mengenrabatts von 2,45 Euro und des Arbeitsgeberzuschusses von 25 Euro ist das JobTicket BW für 21,55 Euro erhältlich. Ende 2022 nutzten 28.000 Landesbedienstete das JobTicket BW (Nutzungsquote von circa 9 Prozent). Vor der Pandemie nutzten es rund 33.000 Bedienstete. Es wird erwartet, dass die Nachfrage nach dem deutlich attraktiveren JobTicket BW auf Grundlage des Deutschlandticket Job wieder ansteigen wird.
VM	Nachhaltige Modernisierung des Landesfuhrparks	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einhaltung Emissionsobergrenze von 95 g CO<sub>2</sub>/km im Flottenmix (gemäß VwV Kfz)</li> </ul>	Nein	Die Landesfahrzeugflotte stieß 2021 im Schnitt 86,39 g CO <sub>2</sub> /km pro Fahrzeug aus. Das VM unterstützt die Ressorts bei der Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und Pedelecs sowie der dazugehörigen Ladeinfrastruktur über das Unterstützungsprogramm Elektrifizierung der Landesfahrzeugflotte. Die erste und zweite Sammelausschreibung zur Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sind abgeschlossen, eine dritte ist veröffentlicht.

<sup>1</sup> Die als prioritär eingeschätzten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

ZUSTÄNDIGES RESSORT	MASSNAHMENTITEL	KURZBESCHREIBUNG	PRIORITÄT <sup>1</sup>	UMSETZUNGSSTAND
VM	Klimacheck im Straßenbau	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine LGVFG-Förderung von klimaschädlichen Straßenbauvorhaben</li> </ul>	Nein	Die Maßnahme wurde zum 13. Januar 2023 erfolgreich eingeführt und wird nun fortlaufend umgesetzt.
VM	ÖPNV-Strategie 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vollständige Umsetzung der ÖPNV-Strategie bis Ende 2030</li> </ul>	Ja	Die ÖPNV-Strategie 2030 wurde 2022 vom Kabinett verabschiedet und die Umsetzungsphase läuft. Aktuell wird zudem ein gesondertes Monitoring zur Entwicklung der Fahrgastzahlen vorbereitet, da die bisherigen Zahlen nur sehr bedingt belastbar sind.
VM	Mobilitätsgarantie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung der Mobilitätsgarantie innerhalb der beruflichen Hauptverkehrszeit bis Ende 2026</li> </ul>	Ja (siehe ÖPNV-Strategie)	Das Ministerium für Verkehr arbeitet an der Umsetzung einer Mobilitätsgarantie, allerdings ist die Finanzierung der nächsten Stufen noch offen.
VM	Mobilitätspass	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung einer rechtlichen Ermächtigung zur Einführung eines Mobilitätspasses</li> </ul>	Ja	Das Ministerium für Verkehr plant die Möglichkeit zur Einführung des Mobilitätspasses im Landesmobilitätsgesetz (LMG) zu regeln. Im Vorfeld wurden im Rahmen eines Projektes mit 21 Modellkommunen unter anderem die Erlöspotenziale des Mobilitätspasses in vier Varianten berechnet und inhaltliche sowie rechtliche Fragestellungen zum dem neuen Instrument geklärt. Aktuell erfolgt ein Bewerbungsauftrag für bis zu 4 weitere Vorreiterkommunen zur Vorbereitung einer raschen Einführung des Mobilitätspasses nach Schaffung der rechtlichen Grundlage.
VM	Beschaffung von neuen Doppelstock-Triebzügen im regionalen SPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beschaffung von 130 neuen Doppelstock-Triebfahrzeugen im Netz 35 Stuttgart – Bodensee</li> </ul>	Nein	Es wurden 130 Doppelstock-Triebfahrzeuge (Dostos) in Auftrag gegeben, welche in 2025 und 2026 geliefert werden. Die Verkehre werden aktuell ausgeschrieben und sollen noch 2023 bezuschlagt werden.

<sup>1</sup> Die als prioritär eingeschätzten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.



ZUSTÄNDIGES RESSORT	MASSNAHMENTITEL	KURZBESCHREIBUNG	PRIORITÄT <sup>1</sup>	UMSETZUNGSSTAND
VM	JugenticketBW	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einführung eines Jugentickets für 365 Euro pro Jahr bis Ende 2023</li> </ul>	Ja	Das JugenticketBW wurde am 1. März 2023 in Baden-Württemberg eingeführt. Die Finanzierung ist bis 2025 gesichert. Dabei wird das JugenticketBW zu 30 Prozent von den kommunalen Aufgabenträgern und zu 70 Prozent durch das Land finanziert. Aktuell prüfen VM und kommunale Spitzenverbänden und Verbände die mögliche Schaffung eines rabattierten Deutschlandtickets für junge Leute anstelle des JugenticketBW. Diese Maßnahme ist daher mit dem Deutschlandticket zu aktualisieren, wenn der Umsetzungspfad klar ist.
VM	Landeskonzept für Mobilität und Klima (LMK)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verabschiedung des Landeskonzepts Mobilität und Klima bis Ende 2023</li> </ul>	Ja	Im Jahr 2022 wurden die Eckpunkte zum Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) unter Einbindung der Kommunen erarbeitet und vom Kabinett im November 2022 beschlossen. Verbände und Bürger:innen wurden intensiv beteiligt und informiert. Aktuell wird das LMK, einschließlich des Monitoringkonzepts, erarbeitet.
VM	Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einführung einer Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen bis Ende 2030</li> </ul>	Nein	Es gibt eine LKW-Maut auf Bundesstraßen, jedoch nicht auf Landes- und Kommunalstraßen. Der Koalitionsvertrag und das Eckpunktepapier zum LMK sehen daher eine solche Maut vor. Die Vorarbeiten sind angelaufen. Politische Initiativen auf Bundesebene sind erfolgt.
VM	Landesgesetz Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung einer landesrechtlichen Regelung zur Umsetzung des nationalen SaubFahrzeugBeschG</li> </ul>	Nein	Das Ministerium für Verkehr plant die landesrechtliche Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG über das Landesmobilitätsgesetz (LMG) zu regeln.

<sup>1</sup> Die als prioritär eingeschätzten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

ZUSTÄNDIGES RESSORT	MASSNAHMENTITEL	KURZBESCHREIBUNG	PRIORITÄT <sup>1</sup>	UMSETZUNGSSTAND
VM	Landesinitiative Elektromobilität IV (LE IV)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verabschiedung der Landesinitiative Elektromobilität IV bis Ende 2023</li> <li>• 60.000 öffentliche Ladepunkte bis Ende 2030</li> <li>• Anteil vollelektrisch betriebener Pkw im Bestand bei 34 Prozent bis Ende 2030</li> </ul>	Ja	Die Landesinitiative Elektromobilität IV wurde am 11. Juli 2023 vom Ministerrat beschlossen. Zum 1. April 2023 gab es in Baden-Württemberg circa 15.800 öffentliche Ladepunkte und der Anteil vollelektrisch betriebener Pkw im Bestand lag bei circa 2,6 Prozent.
VM	Parkraumbewirtschaftung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostendeckendes Parken im öffentlichen und privaten Raum bis Ende 2030</li> </ul>	Ja	Mit der Delegationsverordnung (ParkgebVO) vom 14. Juli 2021 hat die Landesregierung die Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen an die Kommunen übertragen. Aufgrund eines Urteils des BVerwG wird die ParkgebVO derzeit überarbeitet. Bis 2030 gilt es die gesetzlichen, haushaltsrechtlichen und förderrechtlichen Voraussetzungen zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung zu schaffen.
VM	Klimamobilitätspläne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung von Klimamobilitätsplänen in allen 44 Stadt- und Landkreisen (flächendeckende Umsetzung)</li> </ul>	Nein	Das Instrument befindet sich seit Januar 2021 in einer Pilotphase, welche Ende 2023 abgeschlossen werden soll. Ein Leitfaden für Kommunen zur Erstellung von Klimamobilitätsplänen sowie ein Handbuch für Verkehrsmodellierung sollen noch 2023 veröffentlicht werden. Sechs Klimamobilitätspläne stehen teilweise kurz vor Fertigstellung. Das VM steht bereits im Austausch mit weiteren interessierten Kommunen, welche zeitnah mit der Erstellung eines Klimamobilitätsplanes beginnen wollen.

<sup>1</sup> Die als prioritär eingeschätzten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

ZUSTÄNDIGES RESSORT	MASSNAHMENTITEL	KURZBESCHREIBUNG	PRIORITÄT <sup>1</sup>	UMSETZUNGSSTAND
VM	Ortsmitten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umgestaltung von 500 Stadtteilzentren, Teilorten und Ortsmitten bis Ende 2030 (50 Ortsmitten bis Ende 2025)</li> </ul>	Ja	Die neuen Angebote für Kommunen – Servicestelle, Qualitätserfassung, Visualisierungen und Temporäre Umgestaltung von Ortsmitten – sind Anfang 2023 gestartet. Zum 1. Januar 2023 sind Anträge zur Umgestaltung von Stadtteilzentren, Teilorten und Ortsmitten im LGVFG-Programm mit Gesamtinvestitionen in Höhe von 97 Millionen Euro (Gesamtzwendungen 43 Millionen Euro) enthalten.
VM	Radinfrastruktur (RadNETZ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fertigstellung von 20 Radschnellwegen bis Ende 2030</li> <li>Erreichung des Zielstandards im gesamten RadNETZ BW bis Ende 2030</li> </ul>	Nein	Zum 1. Januar 2023 sind 18 Radschnellwege in Planung, zwei Streckenabschnitte des Radschnellwegs_1 und ein Abschnitt des Radschnellwegs_4 wurden bereits realisiert. Der Zielstandard des RadNETZes BW ist derzeit zu etwa 50 Prozent erreicht. Die Beschilderung des „RadNETZ-Alltag“ ist nahezu vollständig abgeschlossen. Die vollständige Beschilderung des Freizeitnetzes (Landesradfernwege) soll im Sommer 2023 abgeschlossen werden.
VM	Ausweitung Genehmigung Lang-Lkw	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktualisierung des Kriterienkatalogs zur Genehmigung von Strecken zur Nutzung durch Lang-Lkw und Veröffentlichung dieser im Laufe des Jahres 2024</li> </ul>	Nein	Der Prozess zur Neuausrichtung wird unter Einbeziehung relevanter Stakeholder im Jahr 2023 fortgeführt. Ziel ist es dabei aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Erhalts der Straßeninfrastruktur die Durchfahrt von Lang-Lkw durch Ortschaften zu vermeiden, gleichzeitig jedoch Unternehmen den Anschluss an die freigegebenen Bundesautobahnen zu ermöglichen.

<sup>1</sup> Die als prioritär eingeschätzten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.



ZUSTÄNDIGES RESSORT	MASSNAHMENTITEL	KURZBESCHREIBUNG	PRIORITÄT <sup>1</sup>	UMSETZUNGSSTAND
VM	Verkehr multimodal und intelligent steuern	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufbau einer landesweiten Verkehrsmanagementzentrale bis Ende 2026</li> </ul>	Nein	Planungsstart der Verkehrsmanagementzentrale war am 9. Februar 2021. Bis Ende 2022 wurde ein potentieller Standort für die Verkehrsmanagementzentrale identifiziert. Die weiteren Voruntersuchungen wurden im 1. Quartal 2023 abgeschlossen.
VM	Digitalisierung der Mobilität (MobiData BW)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufbau und Betrieb einer Gesamtdatenplattform mit landeseigenen Mobilitätsservices und unterschiedlichen Datenpartnern bis Ende 2030</li> </ul>	Nein	MobiData BW ist seit 2020 in Betrieb und es sind insgesamt rund 20 Datengeber integriert. Im Jahr 2022 kamen vier Datengeber hinzu. Für 2023 ist geplant, dass MobiData BW als Integrationsplattform weiter ausgebaut und um weitere Daten ergänzt wird.
VM	Roadmap reFuels	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vollständige Umsetzung der Roadmap reFuels bis Ende 2030</li> </ul>	Ja	Die Roadmap wurde im Juli 2022 vom Kabinett beschlossen, mit der Umsetzung wurde im Anschluss begonnen. Die bundesweite Plattform Innofuels ist im März 2023 mit Förderung des Bundes gestartet. Die Mittel erhalten die beteiligten Forschungseinrichtungen und Firmen, die zum Teil auch in Hessen und Sachsen ansässig sind, das VM erhält keine Mittel. Im Projekt DAC made in BW wird die Technologie für Direct Air Capture weiterentwickelt (ZSW, DLR). Im Projekt „Maßnahmen zur Transformation von Anlagen für klimaneutrale Kraftstoffe in den industriellen Maßstab“ (KIT) werden Technologien zur Transformation von Raffinerien betrachtet.

<sup>1</sup> Die als prioritär eingeschätzten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

ZUSTÄNDIGES RESSORT	MASSNAHMENTITEL	KURZBESCHREIBUNG	PRIORITÄT <sup>1</sup>	UMSETZUNGSSTAND
VM	Initiative für klimafreundliches Fliegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des Beimischungsanteils von SAF im vertankten Kerosin (in Abhängigkeit von EU-Zielen und gegebenenfalls Landeszielen)</li> <li>• Erhöhung des Anteils klimaneutraler Fahrzeuge an der Vorfeldflotte des Flughafens Stuttgart bis Ende 2030</li> </ul>	Nein	<p>Die Beimischungsquoten nach BundesklimaschutzG betragen für 2026 0,5 Prozent, für 2028 1 Prozent und 2030 2 Prozent PtL-Kerosin. Die Quoten der EU sind noch nicht beschlossen.</p> <p>Das VM unterstützt in seiner Zuständigkeit die Klimastrategie des Flughafens Stuttgart (STRZero) und auch die anderen Landesflughäfen in ihren Bemühungen klimaneutral zu werden.</p> <p>Dazu zählt auch das Thema Beimischung von SAF. Das Konzept STRZero umfasst den kompletten Umbau des Flughafens (Gebäude, Abläufe im Landbereich und im Vorfeld, Entwicklung neuer Antriebe und Kraftstoffe), welcher bis 2040 abgeschlossen werden soll. Das VM fördert zudem das Exzellenzzentrum Wasserstoff in der Luftfahrt. Des Weiteren ist das VM an der Luft- und Raumfahrtstrategie des Landes beteiligt und koordiniert und fördert zum Beispiel das Projekt „Durchführbarkeitsstudie PtL-Kerosin“.</p>

<sup>1</sup> Die als prioritär eingeschätzten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

ZUSTÄNDIGES RESSORT	MASSNAHMENTITEL	KURZBESCHREIBUNG	PRIORITÄT <sup>1</sup>	UMSETZUNGSSTAND
IM	Nachhaltige Modernisierung des Fuhrparks der Polizei	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung des Anteils klimaneutraler Fahrzeuge im Fuhrpark der Polizei</li> </ul>	Nein	Im Jahr 2022 wurde das Projekt "Polizeifuhrpark 2022" mit dem Ziel eingerichtet, den Fuhrpark der Polizei für die kommenden Jahre neu auszurichten, soweit möglich auf alternative Antriebsformen umzustellen und den aktuellen technischen Entwicklungen anzupassen. Eine Umstellung auf alternative Antriebe muss sich an den taktisch-technischen Erfordernissen und der notwendigen Rund-um-die-Uhr Einsatzfähigkeit orientieren. Im Innovation Lab beim Polizeirevier Kehl wurde mit der Verfestung batterieelektrischer Fahrzeuge im Hinblick auf den Einsatz im Schichtdienst begonnen. Im Projekt wurde zudem eine Akzeptanzanalyse der Nutzenden, eine Ist-Analyse des Fuhrparks der Polizei sowie eine Potenzialanalyse unter ökonomischen und ökologischen Aspekten durchgeführt. Das Projekt wird in 2023, unter anderem mit einer Ist-Stands-Erhebung der Ladeinfrastruktur und einer Prüfung zur Erforderlichkeit von Schnellladesäulen, fortgesetzt. Zum 1. Januar gibt es 17 PHEV und 49 BEV im Bestand der Fahrzeugflotte der Polizei (circa 1,2 Prozent, Tendenz sukzessive ansteigend).
WM	Beratungsgutschein Transformation Automobilwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterstützung von kleinen und mittleren Unternehmen im komplexen Strukturwandel der Automobilindustrie</li> </ul>	Nein	Das Programm wird sehr gut angenommen (circa 200 bewilligte Beratungsgutscheine) und wurde im Januar 2023 erweitert.
WM	RegioKArgoTramTrain (Leuchtturmprojekt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weiterentwicklung und Demonstration des kombinierten Personen- und Warentransports in Straßenbahnwagen mit automatisiertem Be- und Entladen</li> </ul>	Nein	Es handelt sich um ein laufendes Projekt. Ergebnisse werden im Jahr 2027 erwartet.

<sup>1</sup> Die als prioritär eingeschätzten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.

ZUSTÄNDIGES RESSORT	MASSNAHMENTITEL	KURZBESCHREIBUNG	PRIORITÄT <sup>1</sup>	UMSETZUNGSSTAND
WM	LastMileCityLab (Leuchtturmprojekt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung einer agilen Plattform für den urbanen Güterverkehr zum Erproben innovativer technischer Transportlösungen</li> </ul>	Nein	Es handelt sich um ein laufendes Projekt. Ergebnisse werden im Jahr 2027 erwartet.
MWK	Mobility Living Lab („MobiLab“)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaneutraler Hochschulstandort am Campus Vaihingen der Universität Stuttgart bis Ende 2030</li> </ul>	Nein	Im Rahmen des MobiLab wird daran gearbeitet, sowohl neue Mobilitätsformen auszutesten als auch ganz neue Mobilitätstechnologien ingenieurwissenschaftlich zu entwickeln. Eine Projektverlängerung um etwa 6 Monate wird erwogen.
MWK	InnovationsCampus Mobilität der Zukunft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interdisziplinäre Erforschung von nachhaltigen Formen der Mobilität, innovativen Produktionstechnologien und neuen Wertschöpfungsnetzwerken in der Automobilwirtschaft</li> </ul>	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Laufende Forschungsinitiative</li> <li>• Maßnahmenpaket 1: Dynamik und internationale Spitzenforschung durch wissenschaftlichen Nachwuchs und Vernetzung (18 Millionen Euro, 2021 – 25)</li> <li>• Maßnahmenpaket 2: Wettbewerbe für innovative Projekte in der Forschung und der Umsetzung beziehungsweise Gründung (32 Millionen Euro, 2021 – 24)</li> <li>• je ein Großprojekt im Bereich software-basierte Produktions- und Fertigungstechnik und im Bereich der software-basierten Mobilität (SofDCar) in Umsetzung</li> </ul>

<sup>1</sup> Die als prioritär eingeschätzten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.



ZUSTÄNDIGES RESSORT	MASSNAHMENTITEL	KURZBESCHREIBUNG	PRIORITÄT <sup>1</sup>	UMSETZUNGSSTAND
MWK	Reallabor Nachhaltige Mobilität durch Sharing im Quartier (MobiQ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erforschung von sozialen Innovationen einer zivilgesellschaftlichen Mobilitätskultur für dauerhafte Nachhaltigkeitseffekte im Verkehrssektor</li> </ul>	Nein	Das Projekt hat an den drei betrachteten Standorten Stuttgart-Rot, Geislingen an der Steige und Waldburg zur erfolgreichen Entwicklung bedarfsgerechter Mobilitätslösungen beigetragen. Es wurde unter anderem eine Bestandsaufnahme und -analyse durch Kartierung und fotografische Dokumentation vorgenommen. Dabei wurden räumliche, funktionale und gestalterische Aspekte einbezogen. Fallbeispiele nachbarschaftlich organisierter Mobilitätsprojekte werden in 2023 analysiert, um mittels Verständnis der Qualitäten und Defizite der Standorte Ableitungen für die eigenen Planungen zu gewinnen.
MWK	Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität (BWIM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bildung einer Schnittstelle für den Wissens-, Forschungs- und Kommunikationstransfer zwischen angewandter Wissenschaft, Wirtschaft, Gesellschaft und Politik</li> </ul>	Nein	Das BWIM wurde im Oktober 2020 gegründet und durch eine nachhaltige Finanzierung ab 2022 verstetigt. In 2022 wurde der Einrichtungprozess gestartet; dabei wurde die Infrastruktur entwickelt sowie das Personal rekrutiert (aktuell noch in der finalen Rekrutierungsphase).

<sup>1</sup> Die als prioritär eingeschätzten Maßnahmen werden unter 1 b) beschrieben.



## b) Ausgewählte Maßnahmen

### **LANDESKONZEPT MOBILITÄT UND KLIMA (LMK)**

Gemäß Koalitionsvertrag hat das Ministerium für Verkehr (VM) gemeinsam mit allen relevanten Akteuren ein Landeskonzert Mobilität und Klima (LMK) entwickelt, dessen Maßnahmen wirtschaftlich betrachtet werden, sich nach den Erfordernissen in verdichteten und ländlichen Räumen unterscheiden und quantitativ die erforderliche Klimaschutzwirkung erzeugen. Das Konzept umfasst eine Finanzierungsplanung und beschreibt das Monitoring.

Der Ministerrat hat im November 2022 Eckpunkte zum Landeskonzert Mobilität und Klima beschlossen. Hierzu haben zwischenzeitlich Beteiligungsprozesse und externe Begutachtungen hinsichtlich Klimaschutzwirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und sozialen Aspekten weitere Erkenntnisse ergeben. Auf dieser Basis erarbeitet das Verkehrsministerium derzeit das Landeskonzert Mobilität und Klima unter erneuter Beteiligung der kommunalen Landesverbände.

Das LMK soll darstellen, wie die Landesregierung plant, die Vorgaben des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes (KlimaG BW) im Verkehrsbereich systematisch, zügig, flächendeckend und wirkungsvoll umzusetzen und eine attraktive und verlässliche, klimaschonende

und barrierefreie, bezahlbare und sichere Mobilität zu ermöglichen. Dazu beschreibt das LMK die zentralen, erforderlichen Maßnahmen in der notwendigen Dimension. Im Zentrum steht dabei die Herausforderung, in der verbleibenden Zeit und mit den verfügbaren staatlichen und kommunalen Instrumenten die ambitionierten Ziele zu erreichen. Aufgrund der zugespitzten Situation sind alle Maßnahmen zu ergreifen, die unter juristischen Gesichtspunkten dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen.

Analog zum KlimaG BW hat das Landeskonzert Mobilität und Klima einen Zielhorizont der Maßnahmenumsetzung bis 2030 und eine Perspektive der verkehrlichen und klimaorientierten Wirkungen bis 2040. Die Maßnahmen sollen in einem Monitoring-Prozess hinsichtlich der rechtzeitigen und ausreichenden Umsetzung sowie der verkehrlichen Wirkung fortlaufend überprüft werden, so dass frühzeitig mit weiteren Instrumenten oder Ressourcen nachgesteuert werden kann. Das LMK insgesamt soll mit den daraus gewonnenen Erkenntnissen alle drei Jahre unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts weiterentwickelt werden, um die Zielerreichung zu ermöglichen.

Das Landeskonzert Mobilität und Klima besteht aus einem allgemeinen Teil und einem Maßnahmenteil. Im allgemeinen Teil des LMK werden Leitlinien, Zusammenhänge und Trends einer zukünftigen Mobilität unter Berücksichtigung aller Verkehrsinfrastrukturen eingeordnet. Der Maßnahmenteil differenziert die seitens des Landes und der Kommunen zentralen Themen, Maßnahmen und Instrumente und ist in die folgenden sechs Handlungsfelder strukturiert: Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mehr Wege selbstaktiv zu Fuß oder per Rad, weniger Kraftfahrzeug-Verkehr, klimaneutrale Antriebe im Kraftfahrzeug-Verkehr, mehr Güterverkehr mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln und Antrieben sowie übergeordnete Maßnahmen.

Das Landeskonzert Mobilität und Klima fokussiert sich auf 27 fachlich notwendige Maßnahmen, die grundsätzlich umsetzbar sind und mit denen die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichbar sind. Die Maßnahmen sind jeweils durch einen systematischen Steckbrief unterfüttert, der auch Anregungen aus den Beteiligungsverfahren sowie Erkenntnisse aus den Gutachten aufgreift. Für vertiefende Ausführungen sowie ergänzende Maßnahmen wird auf weitere Konzepte und Strategien verwiesen, zum Beispiel die ÖPNV-Strategie 2030, das Güterverkehrskonzept und die RadSTRATEGIE des Landes.

**ÖPNV-STRATEGIE 2030**

Ein zentrales Klimaschutzziel ist die Verdopplung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis 2030 im Vergleich zu 2010. Verankert im Koalitionsvertrag besagt das Ziel, dass zur Erreichung das Verkehrsangebot in den Verdichtungsräumen wie im Ländlichen Raum konsequent und verlässlich ausgebaut werden muss. Um darauf hinzuwirken, formuliert die ÖPNV-Strategie 2030 konkrete Teilziele aus und ordnet diesen über 130 Einzelmaßnahmen in 10 relevanten Handlungsfeldern zu.

Diese Handlungsfelder sind:

1. Leistungsangebot
2. Vernetzte Mobilität
3. Vorrang für den ÖPNV
4. Infrastruktur
5. Betrieb, Qualität und Fahrzeuge
6. Tarife und Vertrieb
7. Kommunikation und Mobilitätskultur
8. Rechts- und Finanzierungsrahmen
9. Organisation und Strukturen
10. Monitoring und Evaluation

Ziel der ÖPNV-Strategie 2030 ist es, einen möglichst breiten, von regionaler Relevanz geprägten Maßnahmen-Mix in die Umsetzung zu bringen. So benennt die Strategie unter anderem auch die konkreten Zieljahre und (Haupt-)verantwortliche (Aufgabenträger, Verkehrsverbünde und -unternehmen, Infrastrukturbetreiber, Kommunen, Land), um eine Konkretisierung der Umsetzung aufzuzeigen.

Die aus politischer Sicht als zentral einzustufenden Empfehlungen sind:

1. ÖPNV im Sinne einer Mobilitätsgarantie für Erreichbarkeit von früh bis spät im Dialog mit den kommunalen Partnern realisieren (15-/30-Minutentakt zu gängigen Verkehrszeiten)
2. ÖPNV-Angebot deutlich ausbauen – hierzu gehören landesweite Bedienstandards unter Einbezug der flexiblen Bedienformen (abgeleitet aus Punkt 1.)
3. Verkehrsträger vernetzen und Digitalisierung nutzen (Querschnittsaufgabe)
4. Preis-Leistungsverhältnis verbessern (attraktive Tarife für attraktive Angebote, zum Beispiel durch JugendticketBW, verbundüberschreitender bw-Tarif). Neu hinzugekommen und während der Ausarbeitung der ÖPNV-Strategie 2030 noch nicht absehbar, ist das Deutschland-Ticket – welches das Potential hat, große Veränderungen beim Preis-Leistungsverhältnis im ÖPNV zu erwirken.
5. ÖPNV-Kultur etablieren (Marketing, Kommunikation), um einen Imagewandel herbeizuführen

In einem breit angelegten Kommunikationsprozess in den Stadt- und Landkreisen wird die ÖPNV-Strategie 2030 vor Ort vorgestellt und die Umsetzung der Maßnahmen diskutiert. Mit Stand Mai 2023 haben bereits sieben Vor-Ort Termine stattgefunden. Weitere sind bis zur Sommerpause terminiert. Parallel wurde im Januar 2023 ein Begleitgremium eingerichtet, welches über die Umsetzungsphase hinweg berät und Projektstände evaluiert. Aktuell wird zudem ein gesondertes Monitoring zur Entwicklung der Fahrgastzahlen vorbereitet, da die bisherigen Zahlen nur sehr bedingt belastbar sind.



## MOBILITÄTSPASS

Mit dem Mobilitätspass als neuem Instrument der Drittnutzerfinanzierung soll es Kommunen in Baden-Württemberg ermöglicht werden, mithilfe einer Abgabe zusätzliche Mittel für Verbesserungen und den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zu generieren sowie Anreize zu setzen, die Straßen vom Kraftfahrzeug-Verkehr zu entlasten. Als Gegenleistung für die Abgabe gibt es ein ÖPNV-Guthaben in gleicher Höhe, welches beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann. Doppelbelastungen sollen ausgeschlossen werden.

In einem Modellprojekt haben 21 kommunale Modellregionen mit dem Verkehrsministerium und den kommunalen Landesverbänden die konzeptionellen, rechtlichen und kalkulatorischen Grundlagen für die künftige Einführung des Mobilitätspasses in Baden-Württemberg untersucht und erarbeitet.

Um die Kommunen zur Erhebung von Abgaben im Sinne des Mobilitätspasses landesgesetzlich zu ermächtigen, soll der Mobilitätspass im Landesmobilitätsgesetz (LMG) verankert werden.

Die vier untersuchten Varianten des Mobilitätspasses waren:

- der Mobilitätspass für Kraftfahrzeug-Nutzerinnen und -Nutzer („Straßennutzungsgebühr“),
- der Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner („Einwohner:innenbeitrag“),
- der Mobilitätspass für Kraftfahrzeug-Halterinnen und -Halter („Kfz-Halter:innenbeitrag“) und
- der Mobilitätspass für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber („Arbeitgeber:innenbeitrag“).

Die Berechnungsergebnisse zur Finanzierungswirkung des Mobilitätspasses in den 21 Modellregionen liegen vor. Für Großstädte wie zum Beispiel Stuttgart könnten eine Straßennutzungsgebühr und ein Arbeitgeber:innenbeitrag die höchsten Netto-Erlöspotenziale erbringen. Der Einwohner:innenbeitrag wiederum wäre in Flächenlandkreisen sowohl im verdichteten wie im ländlichen Raum die Variante, mit der die höchsten Beträge für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs erzielt werden könnten.

Zudem besitzen alle vier untersuchten Varianten ein Lenkungswirkungspotenzial, indem sie Abgabepflichtige, die bisher keine Zeit-

kartenkundinnen und -kunden sind, zu Zeitkartenkäuferinnen und -käufern machen und damit den Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Personennahverkehrs verschieben.

Damit nach Schaffung der rechtlichen Grundlagen eine rasche Einführung des Mobilitätspasses erfolgen kann, ist ein Bewerbungsauftrag für bis zu vier Vorreiterkommunen erfolgt, die Interesse an der weiteren Umsetzungsvorbereitung haben (ohne Vorfestlegung). Mit professioneller Beratung sollen noch offene Detailfragen geklärt werden. Zudem sollen die Vorreiterkommunen im Rahmen von Beratungsgutachten auch individuelle Beratungsbedarfe klären können. Zusätzlich prüft das Verkehrsministerium aktuell die haushalts- und zuwendungsrechtlichen Voraussetzungen für eine mögliche finanzielle Förderung besonderer Aufwände, die bei den Vorreiterkommunen zur Umsetzungsvorbereitung des Mobilitätspasses gegebenenfalls anfallen. Von den Vorreiter-Erfahrungen sollen künftig weitere Kommunen profitieren, indem im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Vorreiterkommunen ein Umsetzungsleitfaden für den Mobilitätspass erarbeitet wird und Termine für den Erfahrungstransfer stattfinden.

## **JUGENDTICKETBW**

Im Koalitionsvertrag wurde festgehalten, dass mit finanzieller Unterstützung des Landes die Einführung eines attraktiven Schüler:innen-, Auszubildenden-, Studierenden- und Jugendtickets zum Preis von 365 Euro pro Jahr mit landesweiter Fahrtmöglichkeit angestrebt wird. Die Herausforderung bei der Konzeption des Förderprogramms war es, sowohl die Vielseitigkeit des landesweiten Jugendtickets per se als auch die landesweit sehr unterschiedlichen Belange der kommunalen Aufgabenträger und Verbände im Förderprogramm zu berücksichtigen. Durch eine teilweise sehr differenzierte Ausgestaltung des Förderprogramms ist es gelungen, ein ausgewogenes und die Belange aller Akteure (auch die des Landes) berücksichtigendes Förderprogramm zu erstellen.

Am 1. März 2023 wurde das JugendticketBW eingeführt. 70 Prozent des entstehenden Zuschussbedarfs werden vom Land getragen. Das Land stellt hierfür 327 Millionen Euro zur Verfügung. Die restlichen 30 Prozent des Zuschussbedarfs werden von den kommunalen Aufgabenträgern getragen. Alle Verbände und kommunalen Aufgabenträger in Baden-Württemberg haben einen Förderantrag gestellt und nehmen an dem Förderprogramm teil. Die 23 eingegangenen Anträge wurden im Dezember 2022 geprüft und bewilligt. Aktuell wird die Einführung eines rabattierten Deutschlandtickets geprüft.

Das JugendticketBW ist deutlich günstiger als viele der nur in einem Verkehrsverbund gültigen Schülerabos oder Studi-Tickets.

Der Preis ist bewusst so niedrig gehalten. Für junge Menschen soll der Umstieg auf den klimafreundlichen öffentlichen Personennahverkehr so einfach wie möglich sein. Auch entlastet das günstige Ticket viele junge Menschen, die in ihrer Ausbildung oder im Studium nur wenig Geld verdienen und oft von ihren Familien finanziell unterstützt werden.

## **ORTSMITTEN**

Viele Städte und Gemeinden haben statt Ortsmitten nur Ortsdurchfahrten: Unattraktive und laute Straßen, die weder zum Verweilen einladen noch interessant für den Einzelhandel sind. Es fehlt an belebten Ortskernen, in denen man sich gerne aufhält und die Raum für Begegnung bieten. Die Landesregierung möchte daher deutlich mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten in Baden-Württemberg schaffen.

Über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) stehen den Kommunen attraktive Fördermöglichkeiten für die Erstellung von Fachkonzepten und den Umbau ihrer Ortsmitten zur Verfügung. Die Förderung umfasst unter anderem den Um- und Rückbau von innerörtlichen Straßen sowie verkehrstechnische Maßnahmen in kommunaler Baulast zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für den Rad- und Fußverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum sowie der Reduzierung der Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen.

Seit Anfang 2023 stehen den Kommunen weitere Unterstützungsangebote des Landes zur Verfügung: Bei der „Qualitätserfassung Ortsmitten“ wird der Zustand von Ortsmitten an Hauptverkehrsstraßen erhoben und bestehende Defizite aufgezeigt. Die Kommunen, die eine Qualitätserfassung durchführen lassen, erhalten konkrete Verbesserungsvorschläge, die besonderen Wert auf die Aufenthaltsqualität und die Bedingungen für den Umweltverbund unter besonderer Berücksichtigung des Fußverkehrs legen. Ein Katalog von Musterquerschnitten und -elementen, der aktuell erarbeitet wird, dient allen an einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte interessierten Kommunen als Hilfestellung. Das Projekt „Temporäre Umgestaltungen“ bietet Kommunen die Möglichkeit, mit der Ausleihe von Straßenmöbeln eine zeitweilige Umgestaltung eines Straßenraums zu erproben. Mit dem Angebot der „Visualisierungen“ wird eine unkomplizierte Möglichkeit geboten, anschauliche Bilder alternativer Gestaltungen des öffentlichen Raums im Bereich der Ortsmitten erstellen zu lassen, die einen direkten Vorher-Nachher-Vergleich ermöglichen. Die Visualisierungen eignen sich genau wie die temporären Umgestaltungen dazu, Diskussionsprozesse vor Ort anzustoßen. Die neu eingerichtete „Servicestelle Ortsmitten“ beantwortet allgemeine fachliche und förder-spezifische Fragen zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten und steht den Kommunen als erste Ansprechpartnerin zur Verfügung. Sie koordiniert darüber hinaus die Teilnahme interessierter Kommunen an den Landesangeboten „Qualitätserfassung“, „Temporäre Umgestaltungen“ und „Visualisierungen“.



### **PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG**

Zur Erreichung der Klimaschutzziele ist die Entlastung von Straßen von parkenden Pkw durch kostendeckende Bepreisung und Umnutzung von Parkplatzflächen eine effektive Maßnahme. Straßen der Zukunft müssen das umweltfreundliche Fortkommen ermöglichen und innerorts Begegnungsräume schaffen sowie Hitzewellen abpuffern. Innerstädtisch sind die Flächenkonkurrenz und der Parkdruck am größten. Parken sollte daher in Parkhäusern und Quartiersgaragen zentralisiert und verlagert werden.

Frei gewordene Flächen können somit für nachhaltige Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt werden oder zu Frei-, Spiel- und Grünflächen mit hohem Aufenthaltscharakter umgewandelt und aufgewertet werden. Parken auf Landesliegenschaften und im öffentlichen Raum soll kostendeckend gestaltet werden. Das gilt auch für öffentliche Landesstellflächen. Mehreinnahmen können dem Umweltverbund zugutekommen und zum Beispiel zu Vergünstigungen des öffentlichen Personennahverkehrs beitragen. Eine entsprechende Parkraumüberwachung sollte die Einhaltung der Regelungen sicherstellen.

Zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und zur Erreichung der Kostendeckung beim Parken möchte das Land die notwendigen gesetzlichen, haushaltsrechtlichen und förderrechtlichen Voraussetzungen schaffen. Auf Bundesebene gilt es die vereinfachte Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu ermöglichen, da die Nachweiserbringung zum Parkdruck nicht mehr zeitgemäß und aufwendig ist. Die Erhebung von Parkgebühren sollte zur freien Disposition der Kommunen stehen und auch aus Gründen des Klimaschutzes möglich sein. Eine kommunikative Unterstützung der kommunalen Ebene bei der Realisierung der Maßnahmen seitens des Landes ist vorgesehen. Im Kompetenznetz „Klima Mobil“ wurden Kapazitäten aufgebaut, um die Kommunen beratend zu unterstützen und eine Umsetzung der Maßnahmen auch kommunikativ voranzutreiben.

### **LANDESINITIATIVE ELEKTROMOBILITÄT IV**

Der Koalitionsvertrag sieht für diese Legislaturperiode eine Landesinitiative Elektromobilität IV vor. Die Landesinitiative Elektromobilität IV enthält Maßnahmen des Verkehrsministeriums, Wirtschaftsministeriums, Umweltministeriums und Wissenschaftsministeriums, die zur Hochskalierung der Elektromobilität in Baden-Württemberg beitragen sollen. Oberstes Ziel der Landesinitiative Elektromobilität IV-Maßnahmen ist es, im Zuge der Antriebswende zur Erreichung der Klimaziele des Verkehrs beizutragen.

Daneben soll die Innovationsfähigkeit der Mobilitätswirtschaft des Landes langfristig gestärkt werden. Um dem Marktwachstum der Elektromobilität mehr Nachdruck zu verleihen, sollen über die Landesinitiative Elektromobilität IV die einzelnen Aktivitäten der Ressorts gebündelt werden.

Das Paket zur Erreichung der Ziele bis 2030 (Skalierung und Kostensenkung) enthält die Förderung von Ladeinfrastruktur, die Förderung ausgewählter Fahrzeugflotten, die Elektrifizierung der Landesfahrzeugflotte und Maßnahmen zur Stärkung des Mittelstands bei der Transformation zur Elektromobilität. Das Paket zur Erreichung der Ziele bis 2040 (Klimaneutralität durch Innovation) enthält Förderung für innovative Vorhaben, die Transferqualifizierung in der Automobilwirtschaft und den Ausbau der wirtschaftsnahen Forschung als wesentlichem Partner des Mittelstands bei der Transformation zur Elektromobilität.



## ROADMAP REFUELS

Wesentliches Ziel der Roadmap reFuels für Baden-Württemberg ist es, den Anteil klimaneutraler Kraftstoffe im Verkehrssektor deutlich zu steigern und damit zum Erreichen der auf allen Ebenen formulierten ambitionierteren Klimaschutzziele beizutragen. Aufgrund der politischen Rahmenbedingungen sind zudem die Versorgungssicherheit und die Diversifizierung von Lieferbeziehungen stark in den Mittelpunkt gerückt.

Um den Einsatz von reFuels überhaupt zu ermöglichen, sind mehrere Aspekte entscheidend. Zunächst geht es darum, vom hinreichend in der Produktion und Anwendung erprobten Forschungsmaßstab den Sprung zu industriellen Demonstrationsanlagen oder industriellen Anlagen zu schaffen, um die technische Machbarkeit zu demonstrieren, sowie stabile Ausgangsbedingungen für die Hochskalierung auf der Erzeugungsseite zu schaffen und Referenzen für den internationalen Markteinstieg zu generieren. Hierfür sind die regulatorischen Rahmenbedingungen von höchster Bedeutung, da sie über die Wirtschaftlichkeit von Anlagen entscheiden. Darüber hinaus sind zwingend erste Kraftstoffmengen in den Markt zu führen. Mittel- und langfristig ist eine preisliche Wettbewerbsfähigkeit anzustreben, wobei hier die direkten Handlungsmöglichkeiten des Landes begrenzt sind.

Die Roadmap reFuels wurde im Juli 2022 vom Kabinett beschlossen und anschließend mit der Umsetzung begonnen. Derzeit wird unter anderem an folgenden Projekten gearbeitet:

Umsetzung/Monitoring der Roadmap (Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg, ZWS), Plattform InnoFuels (Karlsruher Institut für Technologie, KIT), forschungsunterstützte Maßnahmen zur Transformation von Anlagen für klimaneutrale Kraftstoffe (reFuels) in den industriellen Maßstab (KIT). Im Bereich der Maßnahmen wurden unter anderem die Folgenden begonnen: Klimaneutraler Bodensee (Konzept), Klimaneutrale Polizei (Konzept in Erarbeitung), Klimaneutrale Landwirtschaft (Konzept in Erarbeitung), Klimaneutraler Flughafen (Strategie und Umsetzungskonzept vom Aufsichtsrat beschlossen), Klimaneutrales Fliegen (Konzept in Erarbeitung).

Der Erfolg der Umsetzung der Roadmap reFuels ist im Wesentlichen vom regulatorischen Rahmen auf EU-Ebene abhängig. Aktuell liegen signifikante Einschränkungen für strombasierte reFuels vor, sodass mit einer zeitnahen industriellen Entwicklung in Europa nicht zu rechnen ist. Die Rahmenbedingungen in den USA und in Kanada sind deutlich besser. Das Verkehrsministerium setzt sich bei der EU und den Bundesministerien ein und wirbt bei eigenen Veranstaltungen in Brüssel und Berlin, im Rahmen von Gesprächen mit Parlamentariern, Stakeholdern und Kommission und in Schreiben für eine entsprechende zeitnahe Umsetzung.

## INNOVATIONSCAMPUS MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Die Mobilität und die Produktion der Zukunft sind nachhaltig und effizient. Voraussetzung hierfür sind neue bahnbrechende Technologien – von innovativen Fahrzeugantrieben bis zu wandlungsfähigen Produktionsverfahren. Mit der Förderung des Innovationscampus Mobilität der Zukunft verfolgt das Wissenschaftsministerium das Ziel, diesen Wandel zu ermöglichen und zu gestalten. Im Innovationscampus Mobilität der Zukunft bündeln die Universität Stuttgart und das Karlsruher Institut für Technologie daher seit 2019 ihre Kompetenzen in Forschung und Innovation, um gemeinsam schnell und flexibel neue Technologien zu entwickeln, neue Ansätze zu erproben und damit die Basis für Sprunginnovationen zu schaffen.

Seit 2019 arbeiten über 300 Forschende in über 100 Forschungsprojekten und 50 Forschungsinstituten unter anderem an Elektromotoren ohne Seltene Erden, neuartigen ressourcenschonenden Fertigungstechnologien und flexiblen Produktionsverfahren für eine zukünftige Kreislaufwirtschaft. Der Innovationscampus Mobilität der Zukunft ist eine der größten Initiativen zur Mobilität und Produktion der Zukunft in Deutschland. Der Schwerpunkt des Innovationscampus Mobilität der Zukunft liegt auf der interdisziplinären anwendungsorientierten Grundlagenforschung in den drei Forschungsfeldern: Produktions- und Fertigungssysteme, Mobilitätstechnologien und Software-System-Architekturen.

Bereits zum Aufbau 2019 hat das Land Baden-Württemberg 10 Millionen Euro für Forschungsthemen zu neuen Antriebssysteme, der Struktur- und Funktionsintegration in Bauteile, der Energiebereitstellung und -speicherung in neuen Modulen sowie der Entwicklung von intelligenter Sensorik und elektronischen Bauteilen zur Verfügung gestellt. Diese finanzielle Unterstützung wird seit März 2021 mit weiteren 50 Millionen Euro bis 2024 fortgeführt.

Mit der Erweiterung des InnovationsCampus Mobilität der Zukunft auf die Themenschwerpunkte emissionsfreie Mobilität, software-defined Mobility und software-defined Manufacturing wird die Forschung an den Grundlagen für Mobilitäts- und Produktionstechnologien der nächsten Generation ermöglicht.

Bereits bis heute entstanden aus dem Umfeld des InnovationsCampus Mobilität der Zukunft zwei Großprojekte mit jeweils insgesamt über 70 Millionen Euro zusammen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) und Partnern aus Industrie und Wirtschaft – eines im Bereich der software-basierten Produktions- und Fertigungstechnik und eines im Bereich der software-basierten Mobilität (SofDCar).

## 2. Ausblick auf das folgende Jahr

Das Erreichen der Sektorziele im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) liegt im Aufgabenbereich der jeweils zuständigen Ressorts. Das Ministerium für Verkehr präzisiert die für den Sektor Verkehr notwendigen Maßnahmen zum Erreichen des Sektorziels mit dem Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK).

Die im LMK enthaltenen Maßnahmen werden – sofern noch nicht geschehen – nach dem Kabinettsbeschluss zum LMK in das Klima-Maßnahmen-Register der Landesregierung übernommen.

Das Monitoring zum Landeskonzept Mobilität und Klima beschreibt den ab 2024 vorgesehenen jährlichen Bericht. Dieser beinhaltet die Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors in Baden-Württemberg und den Erreichungsgrad des Klimaschutzziels im Ver-

kehrssektor gemäß KlimaG BW, den Umsetzungsstand der LMK-Maßnahmen sowie eine Analyse der Ursachen bei einer Zielunterschreitung sowie Maßnahmen zur Wiedererreichung des Zielpfads und der zukünftigen Zielerreichung. Dieser Bericht bildet zukünftig die wesentliche Grundlage für den Sektorbericht Verkehr des Klima-Maßnahmen-Registers.

# 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

ABKÜRZUNG	BEDEUTUNG
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

# Impressum

## HERAUSGEBER

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8

70173 Stuttgart

## REDAKTION

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

## GESTALTUNG

ÖkoMedia GmbH, [www.oekomedia.com](http://www.oekomedia.com)

## COPYRIGHT

© 2023,

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg