



KLIMA-SACHVERSTÄNDIGENRAT BADEN-WÜRTTEMBERG

**Geschäftsstelle des Klima-Sachverständigenrat
Baden-Württemberg**

Adresse Kernerplatz 9 · 70182 Stuttgart

Telefon 0711 1262754

E-Mail klima-sachverstaendigenrat@um.bwl.de

Vorname Nachname Absender/in

Maike Schmidt

Datum 30.09.2024

Stellungnahme zum Landesmobilitätsgesetz Baden-Württemberg (LMG BW) im Rahmen der Anhörung

Der Klima-Sachverständigenrat ist ein unabhängiges Gremium, das auf Basis von § 17 des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes Baden-Württemberg (KlimaG BW) in der Fassung vom 01. Februar 2023 (GBl. 837) durch die Landesregierung berufen wurde. Gesetzlicher Auftrag des Klima-Sachverständigenrats ist es, die Landesregierung und den Landtag wissenschaftsbasiert, systemorientiert und sektorübergreifend zum Klimaschutz und zur Klimawandelanpassung zu beraten. Dies beinhaltet eine Evaluation des Klimaschutzfortschritts im Rahmen des jährlichen Monitorings ebenso wie die Beratung der Landesregierung bei der Umsetzung der Klimaschutzziele und der Klimawandelanpassungsstrategie, die Mitwirkung bei der Weiterentwicklung von Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen und ggf. das Vorschlagen eigener Maßnahmen.

Das Land Baden-Württemberg fordert aktuell Verbände und Organisationen auf der Basis eines Kabinettsbeschlusses auf, den Entwurf für ein Landesmobilitätsgesetzes (LMG BW) zu kommentieren. Bereits 2018 hatte Berlin ein Mobilitätsgesetz verabschiedet, Brandenburg folgte im Januar 2024. Baden-Württemberg ist damit das dritte Bundesland, das anstrebt, wesentliche Rahmenbedingungen für die Mobilitätswende gesetzlich zu regeln. Auch der Klima-Sachverständigenrat wurde in seiner Funktion um Stellungnahme gebeten. Mit dem vorliegenden Dokument kommt der Klima-Sachverständigenrat seiner Beratungsfunktion nach und nutzt die Gelegenheit, einige Aspekte hervorzuheben, die im Hinblick auf den Klimaschutz in Baden-Württemberg relevant sind.

Mit der Aufnahme des Mobilitätspasses in den Gesetzentwurf betritt die Landesregierung bundesweit Neuland. Mit den drei weiteren Schwerpunkten des Gesetzes neben dem Mobilitätspass - Radverkehr, Beschaffung sauberer Fahrzeuge und Mobilitätsdaten, Datenübermittlung und digitale Parkraumüberwachung - kommt das Land zum einen seiner gesetzlichen Verpflichtungen nach Umsetzung des SaubFahrzeugeBeschG nach oder es verfolgt das Ziel, den Handlungsspielraum des Landes im Spannungsfeld zwischen Bundesrecht und der grundgesetzlichen Selbstverwaltungsgarantie der Kommunen genauer als bisher zu definieren.

Dabei soll den bisherigen Bemühungen der Landespolitik im Verkehrssektor in einigen Punkten ein klarerer rechtlich verbindlicher Rahmen gegeben werden, um das Verkehrssystem insbesondere im Hinblick auf die Klimaschutzziele des Landes in Richtung Netto-Treibhausgasneutralität

Mitglieder des Klima-Sachverständigenrats Baden-Württemberg

Dipl.-Ing. Maike Schmidt (Vorsitzende) · Professor Dr. Dirk Schindler (Stellvertretender Vorsitzender)

Professor Dr. Almut Arneht · Professor Dr. Sven Kesselring · Professor Dr. Sabine Löbke · Dr. Martin Pehnt

Seite 1 von 10

weiterzuentwickeln. Es soll damit ein gesetzlicher Beitrag geleistet werden, die Mobilitätspraxis der Haushalte, Betriebe, Verwaltungen etc. in Baden-Württemberg so zu verändern, dass die Klimaschutzziele des Landes für die Jahre 2030 und 2040 erreicht werden können.

Dies ist insofern anzuerkennen und wird vom Klima-Sachverständigenrat vollumfänglich unterstützt, als das Fazit der Stellungnahme zum Fortschritt des Klimaschutzes und zum Klima-Maßnahmenregister 2024 lautet, dass angesichts des im KlimaG BW formulierten Minderungsziels um 65 Prozent eine drohende Zielverfehlung um 17 Prozent für das Jahr 2030 vorliegt. Der Klima-Sachverständigenrat sieht hierdurch eindeutig den Tatbestand der drohenden erheblichen Zielverfehlung nach § 16 Abs. 4 KlimaG BW als erfüllt an. Dies gilt angesichts einer drohenden Zielverfehlung um 21,3 Mio. t CO₂-Äq noch mit erhöhter Dringlichkeit für Maßnahmen, die auf die Einhaltung des Ziels der Netto-Treibhausgasneutralität im Jahr 2040 einzahlen.

Von allen Sektoren weist der Verkehr die negativste Treibhausgasbilanz auf: Im Jahr 2023 stiegen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg auf 20,2 Mio. t CO₂-Äq. Das entspricht einem Anstieg von 0,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Verkehr verursacht damit weiterhin mit Abstand die größten Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg. Trotz technologischer Fortschritte haben die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 1,7 Prozent zugenommen, da insbesondere im Pkw-Verkehr die Fahrleistungen weiter gestiegen sind (+2,3 Prozent). Insgesamt ist der Anteil des Verkehrssektors an den Treibhausgasemissionen des Bundeslandes seit 1990 von 22 Prozent auf 32 Prozent gestiegen.

Abschnitt 0: Zweck, Gegenstand und Zielbild (§ 1-3)

Der Klima-Sachverständigenrat befürwortet ausdrücklich die Verabschiedung eines Landesmobilitätsgesetzes für Baden-Württemberg. Es ist dringend notwendig und überfällig, dass die Leitlinien für die Entwicklung der Mobilität im Land festgelegt werden und so die rechtlichen Rahmenbedingungen für die dringend notwendigen Maßnahmen gesetzt werden, die zur Erreichung der Netto-Treibhausgasneutralität bis 2040 beitragen sollen. Zudem dient das LMG BW grundsätzlich der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität in Baden-Württemberg.

Im Vergleich zu den bereits bestehenden Landesmobilitätsgesetzen in Deutschland fällt jedoch auf, **dass wichtige Bereiche der nachhaltigen Mobilität durch das LMG BW nicht abgedeckt sind:**

- Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Baden-Württemberg ist eigenständig durch das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) geregelt. Es wäre wünschenswert gewesen, die Themen Inter- und Multimodalität in das LMG BW mit aufzunehmen. Dies betrifft die Anbindung des ÖPNV an die übrigen Verkehrsträger und damit dessen Zugänglichkeit. Eine Aufnahme kann entscheidend dazu beitragen, den ÖPNV zu stärken. Multi- und Intermodalität sind beispielsweise im Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburgs (BbgMobG) in § 23 mit Bezug auf die Verknüpfung der Verkehrsmittel und in § 5 der Mobilitätsgesetze (MobG) der Länder Brandenburg und Berlin geregelt.
- Der Klima-Sachverständigenrat betrachtet es als ein Versäumnis, dass Wirtschaftsverkehre im LMG BW nicht ausdrücklich behandelt werden. Im Berliner MobG werden für diese in einem eigenen Abschnitt Ziele und Zuständigkeiten festgelegt. Insbesondere zur Verlagerung von

Wirtschaftsverkehren auf Schiene und Wasserstraßen ist es wünschenswert, Wirtschaftsverkehre auch im LMG BW zu berücksichtigen. Möglichkeiten für das Land Baden-Württemberg, den Wirtschaftsverkehr im LMG BW zu berücksichtigen, wären beispielsweise die Sicherung von Flächen für den Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraßen sowie eine Absichtserklärung, sich auch auf Bundesebene für Infrastrukturprojekte einzusetzen, die zu einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene beitragen.

- Um die Antriebswende im Güterverkehr weiter voranzutreiben, ist es empfehlenswert, die Schaffung einer angemessenen Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw als Ziel im Gesetz zu fixieren.
- Zu begrüßen ist, dass mit § 3 Abs. 1 zur Verkehrssicherheit das Ziel „Vision Zero“ in das LMG BW aufgenommen wird. Fraglich ist jedoch, warum lediglich nach Unfällen mit Verkehrstoten eine Prüfung von Maßnahmen erfolgt und keine präventiven oder prozessbegleitenden Maßnahmen zur Unfallverhütung ins Gesetz aufgenommen werden. Das Mobilitätsgesetz Brandenburg (BbgMobG,) das Verkehrssicherheit in einem eigenen Unterabschnitt behandelt, definiert beispielsweise in den §§ 29-31 ein Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg, präventive Verkehrsarbeit sowie Sicherheitsaudits.
- **Insgesamt lässt das LMG BW ein klares und ausdrückliches Bekenntnis zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) vermissen.** Entsprechende Bekenntnisse sind z. B. in § 5 Abs. 1 MobG und § 5 BbgMobG (Vorrang für den Umweltverbund) in den Mobilitätsgesetzen der Länder Berlin und Brandenburg enthalten.

Der Klima-Sachverständigenrat empfiehlt nachdrücklich, den Vorrang des Umweltverbundes in das LMG BW aufzunehmen.

Abschnitt 1: Radverkehr (§ 5)

Die Schaffung und Förderung von Personalstellen für die Radverkehrskoordination in allen Land- und Stadtkreisen ist zu begrüßen. Besonders hervorzuheben ist die Möglichkeit für kleinere kreisangehörige Kommunen, das Angebot der Beratung bzw. Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastruktur wahrzunehmen, da diese Kommunen häufig aufgrund knapper personeller Kapazitäten nicht die Möglichkeit haben, Radverkehrsinfrastruktur in einem den Anforderungen der Mobilitätswende gerechten Rahmen umzusetzen.

Insbesondere im direkten Vergleich mit anderen Bundesländern bleibt das baden-württembergische LMG hinter seinen Möglichkeiten zurück.

- So wird die Gelegenheit verpasst, die zahlreichen Aktivitäten des Landes Baden-Württemberg (z. B. RadSTRATEGIE, RadNETZ Baden-Württemberg) im Gesetz zu verankern. Das Land Brandenburg nutzt diese Möglichkeit beispielsweise in den §§ 14 (Radverkehrsstrategie) und 18 (Radnetz Brandenburg) des Mobilitätsgesetzes. Das Berliner Mobilitätsgesetz nennt als Richtlinie für Verkehr und Mobilität betreffende Planungen den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) sowie weitere separate Planwerke für die Bereiche Radverkehr, Fußverkehr und Nahverkehr.

- Wünschenswert wäre **ein klares Bekenntnis des Landes Baden-Württemberg zu dem Ziel, den Umweltverbund gegenüber dem MIV zu stärken** und Zielsetzungen für die einzelnen Verkehrsträger des Umweltverbundes im Gesetz zu verankern. So definiert z. B. der im Berliner MobG benannte Stadtentwicklungsplan (StEp MoVe) ein Modal Split-Ziel für das Jahr 2030 und weitere Ziele in verschiedenen Wirkdimensionen. Das Land Brandenburg zitiert in § 14 BbgMobG explizit das in der Radverkehrsstrategie des Landes Brandenburg definierte Modal Split-Ziel für den Radverkehr von 20 Prozent bis zum Jahr 2030.

Eine vergleichbare Zielsetzung fehlt im baden-württembergischen LMG, sie ließe sich durch die Aufnahme der fünf Klimaschutzziele im Verkehr bewerkstelligen.

Auffällig ist, dass der **Fußverkehr im Gesetz keine Erwähnung findet, obwohl es ein erklärtes Ziel Baden-Württembergs ist, die selbstaktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad zu fördern** und zu erreichen, so dass jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird. So befasst sich beispielsweise der Unterabschnitt 3 des BbgMobG mit dem Thema Fußverkehr, insbesondere § 22 BbgMobG definiert Ziele und Anforderungen an Fußverkehrsanlagen und -netze. Auch das Berliner MobG widmet dem Fußverkehr einen eigenen Abschnitt und definiert Ziele, Anforderungen, Standards und Zuständigkeiten für den Fußverkehr.

Der Klima-Sachverständigenrat hält das für ein folgenreiches und zudem unverständliches Versäumnis und fordert die Landesregierung auf, an dieser Stelle nachzubessern.

Um den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in den Landkreisen weiter zu beschleunigen, wäre es wünschenswert, dass die Radverkehrskordinatorinnen und Koordinatoren in den Kreisverwaltungen eigene Radverkehrsprojekte anstoßen können, sofern dies im Falle einer durch das Land Baden-Württemberg geförderten Stelle möglich ist. Dies entspräche z. B. dem Profil der Stellen der Nahmobilitätskordinatorinnen und Koordinatoren, die vom Land Hessen gefördert werden und die von den hessischen Landkreisen auf freiwilliger Basis geschaffen werden können.

Abschnitt 2: Beschaffung sauberer Fahrzeuge (§§ 6-10)

Die Umsetzung der EU Clean Vehicles Directive (CVD) in Landesrecht ist eine gesetzliche Notwendigkeit und Verpflichtung, der das Land nachkommen muss. Die CVD legt auf europäischer Ebene Quoten für die Beschaffung „sauberer“ Fahrzeuge (Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse) fest. In Deutschland wurde die CVD auf Bundesebene mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugeBeschG) umgesetzt. Die Bundesländer sollen die Einhaltung der Quoten für ihr Hoheitsgebiet eigenverantwortlich regeln und sicherstellen. Mit dem LMG BW - Entwurf kommt das Land Baden-Württemberg dieser Verpflichtung nach.

Das SaubFahrzeugeBeschG gilt allerdings nur für Ausschreibungen im Oberschwellenbereich. Andere Bundesländer wie beispielsweise Hessen (vgl. § 9 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 Hessisches Energiegesetz) haben sich auch für den Unterschwellenbereich Mindestziele gesetzt und die Quote für saubere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zudem verschärft (50 Prozent im Ober- und Unterschwellenbereich statt 38,5 Prozent im Oberschwellenbereich nach CVD).

Der Klima-Sachverständigenrat empfiehlt, dass Baden-Württemberg die vorgeschriebene Quote für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge aus dem SaubFahrzeugBeschG ebenfalls auf den Unterschwellenbereich ausweitet.

Im Entwurf des LMG BW werden keine über die EU- bzw. Bundesgesetzgebung hinausgehenden Ziele genannt. Dabei hat das Land in seinem 10-Punkte-Plan zum Erreichen der Klimaziele folgendes Ziel formuliert: „Für die Umsetzung der Clean Vehicles Directive der EU legen wir eine ambitionierte landesrechtliche Regelung vor. Das Ziel: 50 Prozent der Busse fahren bis 2030 klimaneutral. Bis 2040 sollen es 100 Prozent sein.“

Mit den in der CVD genannten Beschaffungsquoten für „saubere“ Busse von 45 Prozent (02.08.2021 - 31.12.2025) bzw. 65 Prozent (01.01.2026 - 31.12.2030) könnten diese Ziele für den Fahrzeugbestand nur schwer zu erreichen sein. Konkrete Vorgaben zur Erreichung dieses Ziels wären mithilfe von Busflottendaten (z. B. Anteil der Flottenerneuerung pro Jahr) auszuarbeiten.

Neben der Umsetzung der Vorgaben aus dem SaubFahrzeugBeschG könnte das Land weitere Beschaffungsanforderungen im LMG BW integrieren, um den öffentlichen Fuhrpark umweltfreundlicher zu gestalten:

- 1. Festlegung von Mindestanforderungen für verbrennungsmotorische Fahrzeuge:** Mittelfristig werden auch weiterhin Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren beschafft. Um hier die Beschaffung möglichst umweltverträglicher Modelle zu forcieren, können Mindestanforderungen (z. B. Höchstwerte für CO₂-Emissionen) differenziert nach Fahrzeugklassen vorgeschrieben werden, die bei Ausschreibungen zu berücksichtigen sind.
Im Land Berlin geschieht dies über Vorgaben in sogenannten Leistungsblättern im Anhang der Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt (VwVBU). Derzeit erfolgt eine Aktualisierung der VwVBU anhand einer Vorschlagsliste für Mindestanforderungen an Pkw, um etwa zusätzliche Mindestanforderungen an E-Pkw (z. B. Höchstwerte für den Energieverbrauch) vorzuschlagen. Das Land Baden-Württemberg sollte sich an solchen Beispielen orientieren und eigene Mindestanforderungen festlegen.
- 2. Lebenszykluskosten als Zuschlagskriterium:** Die Lebenszykluskosten-Berechnung schafft Transparenz über die Kosten eines Produkts, die über die reinen Anschaffungskosten hinausgehen. Bei Fahrzeugen sind dies insbesondere die Energiekosten in der Nutzungsphase und externe Umweltkosten, welche die Emissionen (z. B. Abgasemissionen von Verbrennern sowie CO₂-Emissionen der Energiebereitstellung und Fahrzeugherstellung) monetarisieren. Gemäß § 59 der Vergabeverordnung können öffentliche Auftraggeber vorgeben, dass das Zuschlagskriterium „Kosten“ mithilfe der Lebenszykluskosten bewertet wird. Die Berücksichtigung von externen Umweltkosten wird dabei explizit erlaubt. In der Berliner VwVBU wird die Berücksichtigung von Lebenszykluskosten bei der Beschaffung von Fahrzeugen vorgeschrieben. Das LMG von Baden-Württemberg könnte ebenfalls eine Rechtsgrundlage für eine solche Vorschrift schaffen, um Umweltaspekte bereits im wichtigen Kostenkriterium zu berücksichtigen. Berechnungshilfen für Beschaffungsstellen existieren bereits (z. B. der Lebenszyklus-Kostenrechner für Pkw, der unter www.nachhaltige-oeffentliche-pkw-beschaffung.de heruntergeladen werden kann).
- 3. Verpflichtende Vorüberlegungen:** Im ersten Schritt einer Beschaffung wird der Bedarf geprüft und der Auftragsgegenstand definiert. Bei einer Fahrzeugbeschaffung sollten bestimmte

Vorüberlegungen angestellt werden, die z. B. im Land Berlin in der Pkw-Beschaffung verpflichtend durchzuführen und zu dokumentieren sind. Zum einen sind Alternativen zum Fahrzeugkauf zu prüfen. Dabei wäre bei einer geplanten (Ersatz-) Beschaffung beispielsweise zu überlegen, inwieweit durch eine andere Organisation des Fuhrparks oder die Nutzung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel eine Beschaffung vermieden bzw. die Anzahl der zu beschaffenden Fahrzeuge verringert werden kann. Wenn eine Fahrzeugbeschaffung notwendig ist, sollte zudem eine möglichst umweltverträgliche Antriebsart und angemessene Dimensionierung ausgeschrieben werden.

Im Hinblick auf die Klimaziele des Landes wäre es zielführend und angemessen, über das LMG BW den rechtlichen Rahmen für solche verpflichtenden Vorüberlegungen zu schaffen, um bei der Beschaffung für umweltverträgliche Alternativen zu sensibilisieren.

Eine Online Hilfestellung für Bedarfsträger und Beschaffungsstellen existiert bereits: Pkw-Beschaffung (nachhaltige-oeffentliche-pkw-beschaffung.de).

Abschnitt 3: Mobilitätsdaten, Datenübermittlung und digitale Parkraumkontrolle (§§ 11-13)

Mobilitätsdaten

Gemäß § 11 im Entwurf des LMG BW betreibt das Land Baden-Württemberg ein interoperables, öffentlich zugängliches informationstechnisches System zur unentgeltlichen Bereitstellung von Mobilitätsdaten und entwickelt dieses im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel weiter. Träger öffentlicher Aufgaben sowie private Unternehmen stellen Mobilitätsdaten für die Verkehrsplanung und -steuerung zur Verfügung bzw. können bereitgestellte Mobilitätsdaten selbst nutzen. Eine solche gemeinsame landesweite Mobilitätsdatenplattform ist zu begrüßen.

Eine zentrale Herausforderung bei Mobilitätsdaten ist die Sicherstellung der Metadaten- und Datenqualität. Im Entwurf des Mobilitätsdatengesetzes des Bundes steht hierzu in § 5 (4): „Stellen die nach Absatz 1 und Absatz 2 Verpflichteten Mobilitätsdaten und zugehörige Metadaten über ein Landessystem für Mobilitätsdaten bereit, so müssen die Betreiber der Landessysteme die Daten in ihrer Qualität sichern.“

Es wäre dementsprechend zu überlegen, inwieweit entsprechende Anforderungen an die datenbereitstellenden Institutionen sowie landeseigene Aufgaben zur Sicherung der (Meta-) Datenqualität auch im LMG BW direkt festgehalten werden.

Hierzu wäre u. a. zu prüfen:

- Bedarf es eines landeseigenen Meldesystems zur Datenqualität an Datengeber auf Landesebene, oder greift das Bundessystem, indem darauf verlinkt oder verwiesen wird?
- Welche Durchsetzungsbefugnisse bzw. Unterstützungsmöglichkeiten zur Förderung oder Durchsetzung der bestehenden Pflichten zur Sicherstellung der Datenqualität und -interoperabilität durch die Landeseinrichtung gegenüber den (auch privatwirtschaftlichen) Datengebern sind im Gesetz festzuhalten bzw. in nachgelagerten Prozessen zu regeln?

Digitale Parkraumkontrolle

Erfahrungen von bisherigen Erhebungen von Scan-Fahrzeugen zur digitalen Parkraumkontrolle lassen eine Erhöhung der Wahrscheinlichkeit um bis zum Faktor 10 erwarten, dass Falsch- und Schwarzparken beim flächendeckenden Einsatz der Fahrzeuge geahndet wird. Bereits heute liegen in Kommunen mit hoher Überwachungsintensität die Einnahmen aus den Ordnungswidrigkeiten von Falsch- und Schwarzparkenden in der gleichen Größenordnung wie die Einnahmen aus regulären Parkgebühren. Dies würde – ohne entsprechende Nutzerinnen- und Nutzerreaktion – massiv höhere Einnahmen (mehrere Millionen für eine Großstadt) aus Ordnungswidrigkeiten bei gleichzeitig deutlich höherer Effizienz des eingesetzten Überwachungspersonals bedeuten. Aufgrund der höheren Ahndungswahrscheinlichkeit sind Nutzerinnen- und Nutzerreaktionen hin zu einer Reduktion von Falsch- und Schwarzparken zu erwarten. In der Folge wird laut Analysen der Agora Verkehrswende erwartet, dass mit höherer Überwachungsichte die Zahl der Bußgeldverstöße zurückgeht. Die sich daraus ergebenden Vorteile für die Verkehrssicherheit sind explizit das begrüßenswerte Ziel des Gesetzes und können einen positiven Impuls für die Mobilitätswende in Baden-Württemberg geben.

Im LMG BW bleibt jedoch offen, ob Kommunen verpflichtet sind, die Sicherheit des Verkehrs auf ihrer Gemarkung zu gewährleisten. Es sollte daher geprüft werden, ob aus einer solchen Verpflichtung auch abgeleitet werden kann, dass Kommunen

- ab einer gewissen Einwohnerzahl regelmäßige Erhebungen zur Erfassung der Anzahl an Parkmöglichkeiten (Erstellung eines Stellplatzinventars der Straßenstellplätze und größere Parkierungseinrichtungen) und des Anteils der Falschparkerinnen und -parkern durchführen müssen,
- bei einem entsprechend festzulegenden Schwellenwert des Anteils von Falschparkerinnen und -parkern eine Mindestüberwachungsichte (die praktisch einer Verpflichtung des Einsatzes von Scan-Fahrzeugen bedeutet) gewährleisten müssen.

Beim Einsatz von Scan-Fahrzeugen wird durch den faktischen Wegfall der „Falschparkmöglichkeit“, die nach aktuellen stichprobenartigen Erhebungen in einer Großstadt von tausenden Nutzerinnen und Nutzer gleichzeitig genutzt wird, der Parkdruck auf reguläre Stellplätze steigen. Da bereits der Wegfall von deutlich weniger Stellplätzen in der kommunalen Praxis zu kontroversen Diskussionen führt, muss dieser Prozess unbedingt kommunikativ begleitet werden. Es wird daher empfohlen, entsprechende (Pilot-)Kommunen bei der Einführung von Scan-Fahrzeugen zu unterstützen (dies kann auch außerhalb des Landesmobilitätsgesetzes geregelt werden). Konkret bedeutet dies u.a. die Förderung und Begleitung von

- Der Erfassung von Falschparkenden und Parkmöglichkeiten (Anzahl und Auslastung) vor der Einführung von Scan-Cars, um einen Eindruck der Größenordnung der wegfallenden „Falschparkmöglichkeiten“ und der Ausweichoptionen zu bekommen,
- der Entwicklung und Umsetzung von evtl. notwendigen Ausgleichsmaßnahmen (z. B. Quartiersgaragen), sollten durch die Verlagerung der Falschparkenden die Gesamtstellplatzkapazitäten von Quartieren erschöpft sein und Mobilitätswendemaßnahmen (z. B. Attraktivierung von Car-Sharing) keine kurzfristige Entlastung ermöglichen, sowie
- Kommunikationskonzepten zur Vermittlung der Vorteile der Reduktion von Falsch- und Schwarzparkens.

Abschnitt 4: Mobilitätspass (§§ 14-21)

Die §§ 14-21 des LMG BW - Entwurfs widmen sich dem sogenannten Mobilitätspass, einem Instrument, das den Gemeinden die finanzielle Möglichkeit geben soll, eigenständige Maßnahmen zur Schaffung nachhaltiger Mobilität zu initiieren, die bisher nicht anderweitig finanziert werden konnten. Der Gesetzentwurf sieht zwei Modelle vor: einen Einwohnerinnen- und Einwohnerbeitrag und einen Kfz-Halterinnen- und -Halterbeitrag für natürliche und juristische Personen (z. B. Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber). Im Gegenzug erhalten die Beitragspflichtigen ein persönliches ÖPNV-Guthaben (Mobilitätsguthaben). Das Mobilitätsguthaben kann von den Abgabepflichtigen für den ÖPNV eingesetzt werden. Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber können es z. B. auf Jobtickets oder Zeitkarten der Beschäftigten anrechnen.

Mit der Verankerung des Mobilitätspasses im LMG BW nimmt Baden-Württemberg eine Vorreiterrolle in Deutschland ein. In den Mobilitätsgesetzen von Brandenburg und Berlin ist dieser Ansatz nicht enthalten. In Berlin gibt es zwar seit einiger Zeit entsprechende Diskussionen, insbesondere darüber, dass auch die Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen außerhalb des ÖPNV Bestandteil eines Mobilitätspasses sein sollte. Diese Diskussion hat jedoch bislang keinen Eingang in den Gesetzestext gefunden.

Der Klima-Sachverständigenrat begrüßt ausdrücklich, dass das Land hier innovative Wege beschreitet, um die Finanzknappheit der Kommunen bei der Schaffung eines möglichst klimafreundlichen Verkehrssystems und einer nachhaltigen Mobilitätskultur abzumildern.

Im Auftrag des Verkehrsministeriums wurden zwei Gutachten erstellt, die die finanziellen Effekte für die Kommunen sowie die rechtlichen, vorwiegend die finanzrechtlichen Voraussetzungen und Auswirkungen untersucht haben (Brenck et al. 2020; Wittig, Dietl 2020). Beide Gutachten kommen zu positiven Ergebnissen und betonen, dass die Kommunen durch den Mobilitätspass deutlich erweiterte finanzielle Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten erhalten, ohne unverhältnismäßig hohe Beiträge erheben zu müssen.

Eine solche Erweiterung der Gestaltungsspielräume für die Kommunen betrachtet der Klima-Sachverständigenrat als dringend nötig, damit die Kommunen ihre entscheidende Rolle bei der Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr wahrnehmen können.

Die oben erwähnten Gutachten bewerten die Rahmenseetzungen und Wirkungen der Einführung eines Mobilitätspasses umfassend positiv. Sie halten die Umsetzung für nutzbringend sowohl für die Kommunen als auch die Abgaben zahlenden Bürgerinnen und Bürger bzw. Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber. Die konkrete Ausgestaltung einer Satzung zur Einführung eines Mobilitätspasses bleibt den Kommunen selbst überlassen. Bei Abstimmungsdivergenzen zwischen einzelnen Kommunen, z. B. auf Landkreisebene, kann das Verkehrsministerium moderierend hinzugezogen werden. Das LMG BW legt hierfür die rechtlichen Grundlagen fest.

Im Entwurf des LMG BW werden die Rahmenbedingungen für zwei Modelle festgelegt. Ziel beider Modelle ist die Schaffung eines Mobilitätsguthabens für die ÖPNV-Nutzung. Das erwirtschaftete Guthaben ist von den Kommunen zweckgebunden für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit und den Ausbau des ÖPNV zu verwenden (§ 14). Die Höhe der Abgabe darf nicht unverhältnismäßig sein und hat sich an den konkreten örtlichen Verhältnissen und den tatsächlichen Nutzungsmöglichkeiten

zu orientieren (§ 17). In § 21 wird festgelegt, dass bei der Ermittlung des Nutzens für die Abgabepflichtigen von einem „ausreichenden Angebot“ im ÖPNV auszugehen ist. Dieses ist dann gegeben, „wenn der Öffentliche Personennahverkehr im Zuständigkeitsbereich des Abgabepflichtigen oder in einem Teilbereich desselben, für den er die Abgabe erhebt, als zumutbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) angesehen werden kann“. Konkret bedeutet dies, wenn „ein Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs von 5 bis 24 Uhr besteht“ (§ 21 Abs. 2).

Damit wird vermieden, dass das Instrument einerseits als Abgabe ohne Gegenleistung empfunden wird, andererseits zweckentfremdet eingesetzt wird und der Nutzen für die Abgabepflichtigen nicht erkennbar ist.

Bei den beiden Modellen handelt es sich um die folgenden:

1. Der Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner (§ 19): Abgabeberechtigte Kommunen können von ihren Einwohnerinnen und Einwohnern einen angemessenen Beitrag erheben, dessen Höhen sie in einer Satzung festlegen müssen.
2. Mobilitätspass für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter (§ 20): Kommunen werden durch das Gesetz ermächtigt, eine Abgabe von Halterinnen und Haltern eines Kfz zu erheben, die im Gebiet der Kommune ihren Wohnsitz haben.

Gleichzeitig regelt das Gesetz Ausnahmen bzw. überlässt es den Kommunen, in ihren Satzungen Ausnahmeregelungen zur Milderung sozialer Härten oder in Fällen, in denen kein Vorteil für die Gebührenzahlerinnen und Gebührenzahler erkennbar ist, vorzusehen. Ausnahmen können beantragt werden.

Der Klima-Sachverständigenrat begrüßt die Regelung des gesetzlichen Rahmens für die Einführung eines Mobilitätspasses aus drei Gründen:

1. Wie bereits erwähnt, können hierdurch finanzielle Mittel für die Kommunen generiert werden, die sie dringend benötigen, um **Klimaschutz auf lokaler Ebene zu betreiben** und **ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele** des Landes zu leisten.
2. Mit dem Mobilitätspass wird sichtbar gemacht, welches ÖPNV-Angebot vorhanden ist und welchen Nutzen es für die Bürgerinnen und Bürger haben kann. Durch die definierten Ausnahmemöglichkeiten und die klare Definition, was ein ausreichendes ÖPNV-Angebot darstellt und damit die Erhebung einer Abgabe rechtfertigt, wird **ausgeschlossen, dass das Instrument als unsinnig oder unangemessen wahrgenommen wird**.
3. Das Instrument des Mobilitätspasses hat eine **deutlich verkehrslenkende Wirkung**. Es zahlt damit auf eine der zentralen Forderungen des Klima-Sachverständigenrates ein, **spürbare und messbare Ansätze zum Klimaschutz im Verkehr** umzusetzen.

Der aktuelle Emissionsbericht des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg geht davon aus, dass 2040 noch mehr als 96 Prozent aller THG-Emissionen in Baden-Württemberg aus dem Straßenverkehr resultieren werden (StLA, 2024). **Vor diesem Hintergrund begrüßt der Klima-Sachverständigenrat ausdrücklich, dass mit dem Mobilitätspass eine Maßnahme gesetzlich verankert wird, die zur Verlagerung des Verkehrs vom MIV zum ÖPNV beitragen kann.**

Trotzdem schöpft das LMG BW die gesetzlichen Möglichkeiten nicht vollumfänglich aus. Bislang ist nur vorgesehen, dass die Abgabenzahlenden das Mobilitätsguthaben für die Nutzung des klassischen ÖPNV einsetzen können. **Sinnvoll wäre es aber, gesetzlich festzulegen, dass klimaneutrale Mobilitätsformen ebenso genutzt werden können wie etwa Fahrrad-, Roller- oder elektrifizierte Car-Sharing-Angebote.** Über die Verrechnungsmöglichkeiten juristischer Personen wie Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber sowie Behörden ist jetzt schon angelegt, dass z. B. auch die Anrechnung auf betriebliche Mobilitätsbudgets etc. möglich ist. **Die Öffnung in Richtung alternativer Fortbewegungsmittel jenseits des klassischen ÖPNV wäre höchst begrüßenswert. Hiervon sind Lerneffekte zu erwarten im Hinblick auf klimafreundliche Mobilitätsformen. Die Öffnung der Nutzungsmöglichkeiten des Mobilitätsguthabens würde zur Attraktivierung des Instruments deutlich beitragen.**