

# DIE EMPFEHLUNGEN DES MOBILITÄTSRATS BADEN-WÜRTTEMBERG

## ZUM LANDESKONZEPT MOBILITÄT UND KLIMA

Gemeinsam die Verkehrswende voranbringen



im Auftrag von



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



**WINFRIED  
HERMANN**

Minister für Verkehr  
Baden-Württemberg

# VORWORT DES MINISTERS

Liebe Leser:innen,

wie schaffen wir es, im Verkehrssektor die Klimaschutzziele zu erreichen? Diese Frage wird immer drängender, da sich der Ausstoß von Kohlenstoffdioxid hier seit Jahrzehnten kaum verändert. Um die Folgen des Klimawandels einzudämmen, sind deshalb deutlich größere und schnellere Anstrengungen nötig. Das Ziel für Baden-Württemberg ist, bis 2030 den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr um 55 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Das Landeskonzept Mobilität und Klima wird dafür konkrete Maßnahmen benennen.

Knapp 100 Zufallsbürger:innen diskutierten diese Maßnahmenvorschläge und formulierten Empfehlungen, um deren Qualität, Akzeptanz und Umsetzung zu verbessern. Für uns in Baden-Württemberg ist diese „Politik des Gehörtwerdens“ wichtig. Bürger:innen müssen bei wichtigen Zukunftsfragen einbezogen

werden. Die gute Gestaltung einer klimaneutralen, Mobilität in Stadt und Land ist schließlich für uns alle eine Grundvoraussetzung der gesellschaftlichen Teilhabe. Zudem soll sie barrierefrei, sozial und bezahlbar sein. Ich danke daher den Mobilitätsrät:innen ganz herzlich für ihr Engagement und die wertvollen Anregungen.

Ihre Empfehlungen werden wir im Verkehrsministerium aufmerksam prüfen. Parallel zu den Mobilitätsräten wurden auch die Verbände in Workshops beteiligt und eine Online-Befragung durchgeführt. Zusammen sind diese Impulse wichtig für das finale Konzept.



Winfried Hermann, MdL  
Minister für Verkehr Baden-Württemberg



# INHALT

**6**

Herzlichen Dank an  
die teilnehmenden  
Bürger:innen!

**10**

Informiert, fair,  
produktiv: die Arbeit  
des Mobilitätsrats

**16**

Leitsätze und  
Empfehlungen des  
Mobilitätsrats

**8**

Bürger:innen  
gestalten mit

**12**

Der Vielfalt eine  
Stimme geben

# HERZLICHEN DANK AN DIE TEILNEHMENDEN BÜRGER:INNEN!

**Größter Dank gilt den teilnehmenden Bürger:innen, den Mobilitätsrät:innen. Sie sind die Autor:innen der Empfehlungen an das Verkehrsministerium und haben diese mit großem Engagement, Ausdauer und Diskussionsfreude erarbeitet. Sie zeigten: Die Verkehrswende kann gelingen – wenn wir uns gemeinsam den Herausforderungen mit Mut, Offenheit, Vision und Tatkraft stellen.**

## TEILNEHMENDE BÜRGER:INNEN

Silvia Adler  
Andy Amelung  
Robin Bartelt  
Dirk Bartelt  
Carolin Baur  
Roswitha Bayer  
Melanie Beck  
Sandra Nicole Beck  
Volker Beck  
Alexander Belov  
Antoinette Berger  
Eberhard Böhm  
Tamara Bosch  
Stephan Jakob Branitsch  
Siegfried Breyer  
Hans-Christian Brockmann  
Miriam Bürer  
Gertrud Barbara Cramer  
Christian Dehoff  
Elke Dreher  
Lorena Durst Carrion  
Michael Dutschke  
Martha Eickhoff

Klara Fauser  
Waldburga Feuerstack  
Dirk Finger  
Kristina Flößer  
Corinna Förtsch  
Florian Fuchsloch  
Josephine Frenzl  
Dirk Friedrich  
Klaus Gawelczyk  
Christian Geide  
Anna Franciska Gerritsen  
Lisa Geyer  
Manfred Glaser  
Anne Griesbaum  
Cornelia Griesinger  
Martin Hagmüller  
Markus Haiber  
Valentina Hirner  
Dennis Holzapfel  
Hanna Hummler  
Martin Janotta  
Werner Kininger  
Daniela Knippel



Siegbert Köhler  
Sabine Kropp  
Claudius Kübler  
Tobias Kurzeder  
Manuel Laracuenta Rodriguez  
Nicole Simone Lukhaup  
Lion Martin  
Flobert Mbahim  
Michael Moritz  
Niko Muffler  
Elke Osterloh  
Doris Pechloff  
Christoph Prautzsch  
Elias Probst  
Stephanie Rath-Merla  
Martin Reinbold  
Stefanie Reischmann  
Maren Reuter  
Susanne Richter-Göttling  
Lea Ries  
Stefanie Rigopoulos-Wiese  
Hildegard Ritter

Frank Roga  
Martina Rundel  
Krunoslav Saric  
Klaus-Peter Scheerer  
Michael Schimpf  
Joël Schmalacker  
Elke Schmidt  
Michael Schneider  
Renate Schreiber  
Karola Spinner-Ortner  
Klaus-Dieter Springmann  
Hermine Städele  
Lea Stöber  
Reiner Theurer  
Markus Trick  
Sarah Türk  
Tanja Wanner  
Konrad Westphal  
Peter Wicke  
Finn Wittenberg  
Marlis Wöhrle  
Gerhard Zahn

# BÜRGER:INNEN GESTALTEN MIT

Der Beteiligungsprozess zum Landeskonzept Mobilität und Klima bezieht Stimmen von Bürger:innen in die Entwicklung von Maßnahmen zur Umsetzung der Verkehrswende ein. Seit Herbst 2022 konnten sich Bürger:innen über zwei Wege am Landeskonzept Mobilität und Klima Baden-Württemberg beteiligen: 100 Bürger:innen wurden zur Teilnahme am sogenannten Mobilitätsrat zufällig ausgewählt. Sie diskutierten zum Landeskonzept, brachten ihre Ideen und Vorschläge ein und formulierten Empfehlungen. Parallel stand allen Menschen aus Baden-Württemberg eine Online-Umfrage über das Beteiligungsportal des Landes offen.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat den Mobilitätsrat initiiert und begleitete ihn fortlaufend. Die Expert:innen für Bürgerbeteiligung der ifok GmbH unterstützten das Ministerium bei der Konzipierung, Durchführung und Moderation. Fachexpertise aus den Hochschulen sowie von Landesagenturen aus Baden-Württemberg wurde hinzugezogen.

## **BÜRGER:INNEN FORMULIEREN KONKRETE EMPFEHLUNGEN AN DAS VERKEHRSMINISTERIUM**

Der Mobilitätsrat hat den Erfahrungen, Anregungen und Erkenntnissen der Bürger:innen Gehör verschafft, ihre Empfehlungen können nun in die Politik einfließen. Dazu kamen die Teilnehmer:innen in den vier Regierungsbezirken Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart und Tübingen je viermal zusammen. Den Einstieg fanden die Bürger:innen beim digitalen Einführungs- und Kennenlernetreffen. An den zwei folgenden Terminen trafen sie sich zu einem Austausch vor Ort, um gemeinsam Empfehlungen zu entwickeln. Der finale Termin des Mobilitätsrats fand ein viertes Mal erneut digital statt. Hier kamen alle Teilnehmer:innen aus den vier Regierungsbezirken zusammen, um die Empfehlungen gemeinsam zu finalisieren und zu verabschieden.



# INSGESAMT ARBEITETEN DIE BÜRGER:INNEN ZU SECHS THEMENFELDERN

**1**

**Mehr Autos fahren  
klimaneutral**

**2**

**Mehr Tonnen werden  
klimaneutral befördert**

**3**

**Weniger Kfz-Verkehr  
in den Kommunen**

**4**

**Mehr Wege selbstaktiv  
mit Rad oder zu Fuß**

**5**

**Öffentlichen Verkehr  
verdoppeln**

**6**

**Übergeordnete  
Maßnahmen:  
Mobilitätskultur,  
Verkehrsplanung**

# INFORMIERT, FAIR, PRODUKTIV: DIE ARBEIT DES MOBILITÄTSRATS

Die Bürger:innen formulierten gemeinsam Empfehlungen auf Basis unterschiedlicher Perspektiven und Erfahrungen. Im Fokus der Diskussion stand die Suche nach einem Konsens, ohne Widersprüche und unvereinbare Meinungen auszuklammern.

Von Anfang an wurde transparent kommuniziert, welche Aufgabe den Bürger:innen zukommt und was mit ihren Ergebnissen passiert: Mit ihrem Alltagswissen prüften sie die vorgeschlagenen Maßnahmen und übermittelten dem Verkehrsministerium konsolidierte Empfehlungen zur Fertigstellung des Landeskonzpts Mobilität und Klima.

## EXPERT:INNEN UND MODERATOR:INNEN UNTERSTÜTZEN IN DER ERGEBNISORIENTIERTEN DISKUSSION

Auf dem Weg zu gemeinsamen Lösungen und Ergebnissen unterstützten erfahrene, neutrale Moderator:innen die Bürger:innen. Sie ermöglichten eine ausgewogene Debatte, in die sich jede:r einbringen konnte und gehört wurde.

Mit ihren Erfahrungen stellten sich die Bürger:innen die Frage, ob die jeweiligen Maßnahmen zu einer erfolgreichen, gerechten Verkehrswende für alle

Menschen in Baden-Württemberg beitragen können. Eine gemeinsame Informations- und Diskussionsgrundlage entstand durch Impulsvorträge von Expert:innen aus dem Verkehrsministerium sowie von externen Fachleuten aus der Wissenschaft. Diese begleiteten die Bürger:innen zudem bei den Diskussionen und standen für Fragen zur Verfügung.

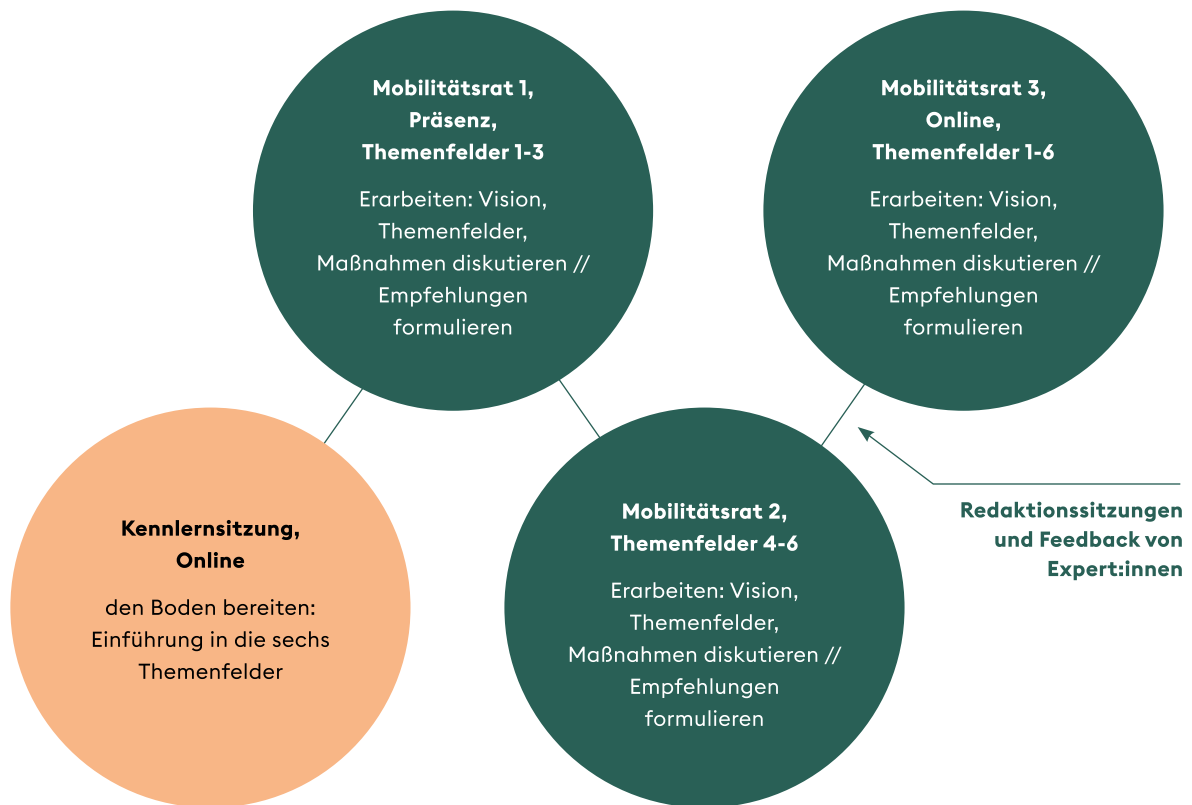
## MIT EINEM STRUKTURIERTEN PROZESS ZUM GEMEINSAMEN ERGEBNIS GELANGEN

Wie wurden aus den Ergebnissen der einzelnen Mobilitätsrats-Termine in den vier Regierungsbezirken gemeinsame, abgestimmte Empfehlungen aller Teilnehmer:innen? In sechs Redaktionsitzungen zu den Schwerpunktthemen wurden die Ergebnisse zunächst zusammengefasst. Vertreter:innen aller vier Regierungsbezirke prüften die Ergebnisse und stimmten gemeinsame Formulierungen ab. Zu diesen Empfehlungen gaben dann Expert:innen aus dem Mobilitätsrat ihr Feedback.

In der vierten Runde des Mobilitätsrats nahmen die Bürger:innen die Möglichkeit wahr, das Feedback nach eigenem Ermessen zu berücksichtigen und die Empfehlungen in einer moderierten Diskussion gemeinsam abzuschließen.

Zu Themen, die als übergeordnet identifiziert wurden, formulierten die Bürger:innen zudem Leitsätze. Anschließend erfolgte die gemeinsame Verabschiedung der Ergebnisse im Plenum. Bei einer

Veranstaltung Anfang 2023 überreichten die Bürger:innen ihre erarbeiteten Empfehlungen schließlich an Verkehrsminister Winfried Hermann.



**Abb. 1 : Ablauf der Sitzungen des Mobilitätsrats – Ablauf je Regierungsbezirk**

# DER VIELFALT EINE STIMME GEBEN

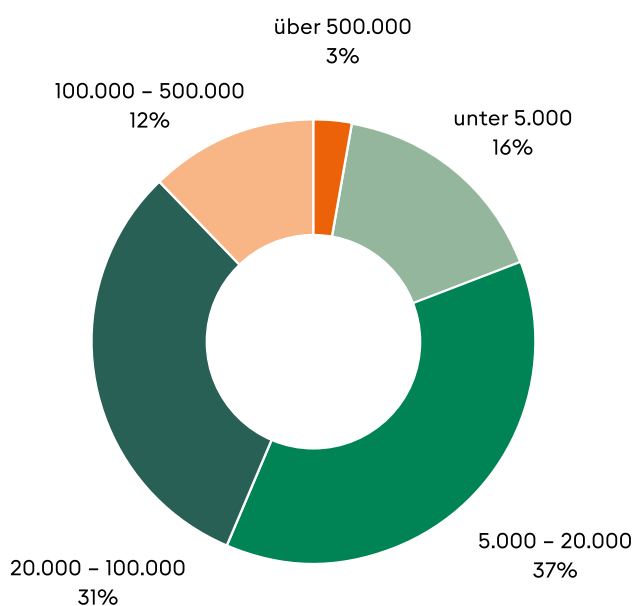
Im Juli 2022 erhielten knapp 9.000 Bürger:innen Baden-Württembergs einen besonderen Brief: Eine Einladung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg zur Teilnahme am Mobilitätsrat zum Landeskonzept Mobilität und Klima. Der Zufall hatte sie ausgewählt.

Die Themen Mobilität und Verkehrswende betreffen sehr viele Menschen in Baden-Württemberg – ob in der Stadt oder auf dem Land, ob jung oder alt. Dieser Vielfalt eine Stimme zu geben war erklärtes Ziel des Mobilitätsrats. Die Praxis zeigt, dass zufällig ausgewählte Personen die Vielfalt der Gesellschaft gut darstellen. Es gibt viele Beispiele, in denen

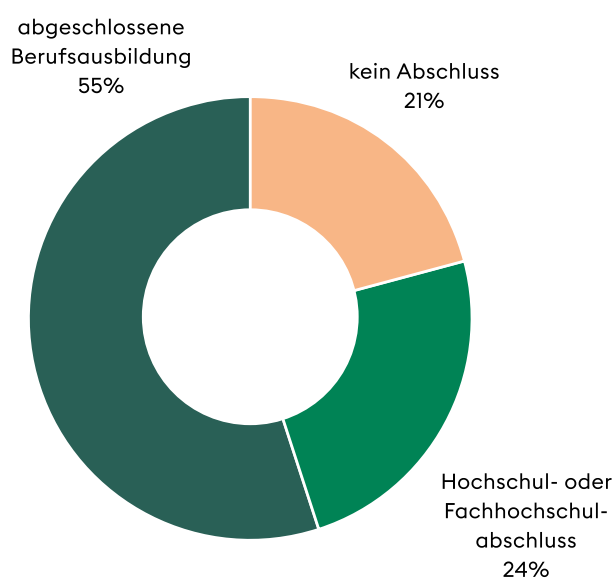
Bürgerräte oder Bürgerforen Politik und Verwaltung kompetent beraten. Nach diesen Vorbildern wurde ein Teilnahmeverfahren per Los umgesetzt.

Die Zusammensetzung der Teilnehmer:innen des Mobilitätsrats orientierte sich am Bevölkerungsdurchschnitt Baden-Württembergs. Möglichst alle Bevölkerungsschichten sollten einbezogen werden. Durch (z. B. krankheitsbedingte) Ausfälle während des Mobilitätsrats entspricht die letztendliche Zusammensetzung nicht exakt dem Durchschnitt des Landes. Vielfältig ist die Gruppe dennoch:

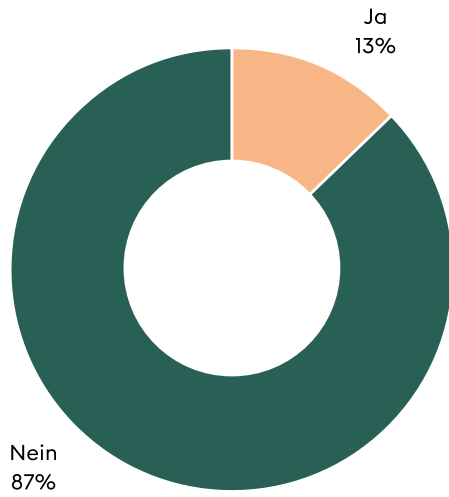
## Einwohnerzahl



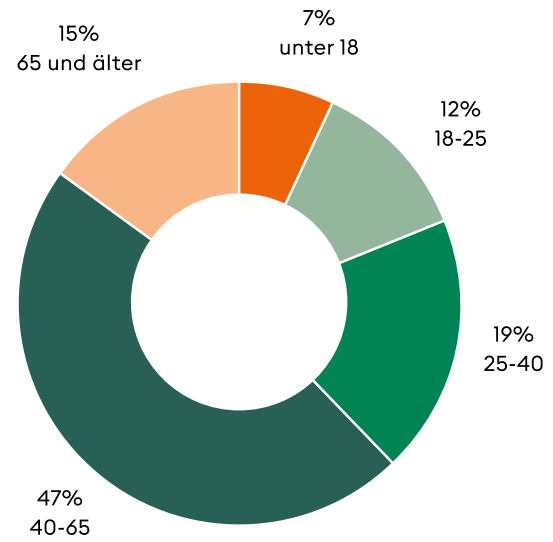
## Berufsabschluss



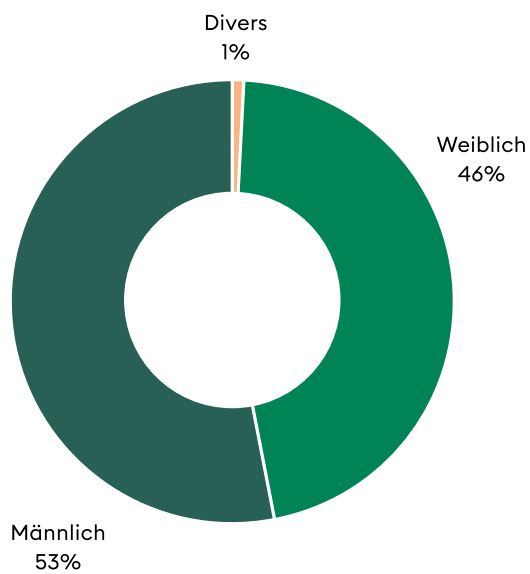
### Migrationshintergrund



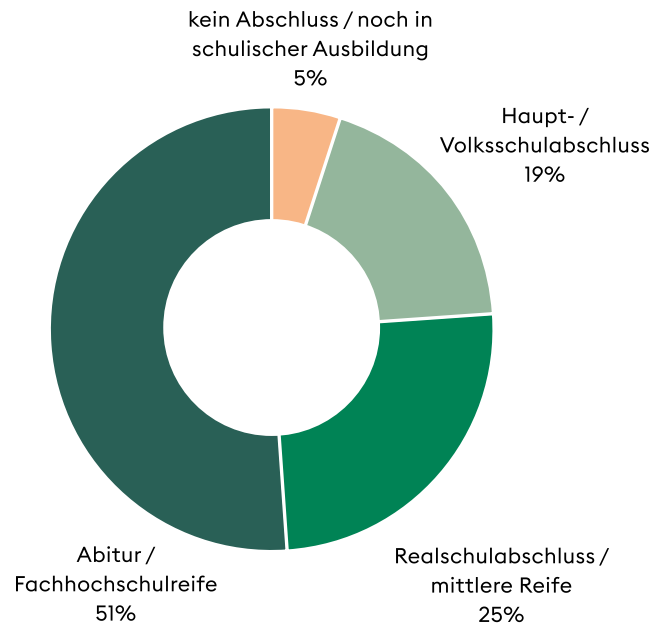
### Altersgruppen



### Geschlecht



### Schulabschluss



## WAS HAT DIE BÜRGER:INNEN MOTIVIERT, AM MOBILITÄTSRAT TEILZUNEHMEN? WAS WÜNSCHEN SIE SICH FÜR DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT? EINIGE DER TEILNEHMER:INNEN STELLEN SICH EXEMPLARISCH VOR.

### Wie würden Sie Ihre Erfahrung im Mobilitätsrat beschreiben?

Meine Erfahrungen im Mobilitätsrat sind sehr positiv. Es wird auf die verschiedenen Anregungen und Kritiken eingegangen.

– Robin Bartelt, Regierungsbezirk Freiburg



### Was hat Sie dazu bewogen, beim Mobilitätsrat mitzumachen?

Zwei Dinge: Gehört zu werden und die Möglichkeit, mit der eigenen Meinung einen (wenn vermutlich auch kleinen!) Einfluss auf Entscheiderinnen und Entscheider zu haben.

– Martha Eickhoff, Regierungsbezirk Karlsruhe



### Wie würden Sie Ihre Erfahrung im Mobilitätsrat beschreiben?

Das Zusammenführen der unterschiedlichen Teilnehmer:innen und deren unterschiedliche Sichtweisen aus Stadt und Land, aber geeint durch das gemeinsame Interesse an den Zielen des Mobilitätsrats, brachte spannende Diskussionen und fruchtbare Gruppenergebnisse.

– Klaus-Peter Scheerer, Regierungsbezirk Tübingen



### Wie stellen Sie sich die Mobilität in der Zukunft vor?

Mein Wunsch ist die Fahrrad-Eisenbahn-Gesellschaft: Öffentlicher Verkehr wie in der Schweiz, aber noch leistungsfähiger. Fahrrad- und Fußverkehr als dominierendes Verkehrsmittel in den Städten und Orten. Die Niederlande setzen hier den Maßstab. Alles andere ist Mist.

– Tobias Kurzeder, Regierungsbezirk Freiburg



### Was hat Sie dazu bewogen, beim Mobilitätsrat mitzumachen?

Ich hatte noch nie ein eigenes Auto, gehe sehr gerne zu Fuß und fahre mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Als ich von München nach Oberschwaben zog, habe ich gemerkt, wie sehr man hier auf das Auto angewiesen ist. Ich finde, hier gibt es viel Verbesserungsbedarf. Als ich den Einladungsbrief vom Verkehrsministerium bekam, fand ich die Aussicht reizvoll, Konzepte dazu mit zu erarbeiten.

– Hildegard Ritter, Regierungsbezirk Tübingen

### Wie stellen Sie sich die Mobilität in der Zukunft vor?

Wir sollten Mobilität neu denken! Wir müssen weg von einfacher Substitution von nicht-nachhaltigen mit nachhaltigeren Technologien. Stattdessen müssen wir neue Ansätze, wie bspw. Sharing-Modelle oder intermodale Mobilität in zukünftige Mobilitätskonzepte integrieren und begünstigen.

– Lea Stöber, Regierungsbezirk Stuttgart



# LEITSÄTZE UND EMPFEHLUNGEN DES MOBILITÄTSRATS

**Insgesamt verabschiedeten die Bürger:innen fünf übergeordnete Leitsätze und 24 Empfehlungen zu den sechs Themenfeldern. Der Mobilitätsrat hat dabei selbst priorisiert, welche der 32 Maßnahmvorschläge diskutiert werden sollen. Eine Empfehlung fand bei der abschließenden Diskussion keinen Konsens und wurde nicht verabschiedet.**

## LEITSÄTZE DES MOBILITÄTSRATS

- 1.** Damit die Verkehrswende in Baden-Württemberg gelingt, müssen Unterschiede zwischen Stadt und Land sowie die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen und Lebenswelten (z. B. verschiedene Altersgruppen, Sicherheitsbedürfnisse, Lebensabschnitte, Gelegenheits- und Vielnutzer:innen, Online- und Offlinenutzer:innen) berücksichtigt werden. Alle Maßnahmen müssen lokal angepasst und gestaltet werden. Dabei müssen auch die kritische Infrastruktur und die Rettungsdienste mitgedacht und entsprechend ausgestattet werden.
- 2.** Damit die Verkehrswende in Baden-Württemberg gelingt, ist zügiges und durchdachtes Handeln essenziell. Dabei sind Teilziele wichtig, ohne den Fokus auf das übergeordnete CO<sub>2</sub>-Einsparungsziel außer Acht zu lassen (Einbau von Korrektur- und Reflexionschleifen).
- 3.** Damit die Verkehrswende in Baden-Württemberg gelingt, muss das Bewusstsein der Bevölkerung geschaffen werden und die Verantwortung (Entscheidungsträger:innen, Industrie, jede:r Bürger:in) deutlich gemacht werden, indem die positiven Seiten der Verkehrswende betont werden. Das Land und die Regierungsbezirke sind in der Verantwortung und werden über die Kommunen in der Beteiligung der Bürger:innen unterstützt und erstellen ein lokales Mobilitätskonzept.
- 4.** Damit die Verkehrswende in Baden-Württemberg gelingt, muss ein attraktives, verlässliches, einfaches, einheitliches und sicheres Mobilitätsangebot geschaffen werden. Ein sehr guter Informationsfluss zu diesem Mobilitätsangebot sollte über verschiedene Kanäle alle Bevölkerungsgruppen und alle Altersklassen erreichen. Als Anreiz zur Verhaltensänderung empfehlen



wir, vielfältige Angebote zum niederschweligen Ausprobieren neuer Mobilität zu schaffen.

5. Damit die Verkehrswende in Baden-Württemberg gelingt, soll jede:r mobil sein können. Dafür muss es ein günstiges Grundangebot klimafreundlicher

Verkehrsmittel für alle geben. Das Land soll in ein gutes Angebot investieren. Dabei sollen auch nicht-wirtschaftliche Angebote berücksichtigt und subventioniert werden. Die Finanzierung soll transparent und zweckgebunden sein.

## EMPFEHLUNGEN DES MOBILITÄTSRATS

### MEHR AUTOS FAHREN KLIMANEUTRAL

#### Maßnahme 1: Öffentliche Ladeinfrastruktur für Pkw ausbauen

Wir empfehlen, dass öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur verpflichtend bedarfsgerecht vorgehalten wird. Konkret sind schnell erreichbare Knotenpunkte bzw. E-Quartier-Hubs zu schaffen. Knotenpunkte sollen auf dem Land zentral, in der Stadt um die Innenstadt herum lokalisiert werden.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- bei Quartiersentwicklung und Sanierungsgebieten Hubs mit E-Ladesäulen mitzuberücksichtigen sind.
- die Parkplätze für E-Autos nur diesen zur Verfügung stehen.
- Laternen-Parken (bzw. Laternen-Laden) gefördert wird, evtl. auch auf Grundlage der Antragsstellung von Bürger:innen, bei denen der Bedarf besteht.

#### Maßnahme 2: Ladeinfrastruktur für Pkw sicherstellen

Wir empfehlen, dass Ressourcen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur gebündelt werden (Rohstoffe, Strominfrastruktur und Fachkräfte). Attraktive Förderungen von Privathaushalten für den Ausbau von Ladeinfrastruktur sollen erhalten bleiben. Die Bürokratie hierfür ist zu vereinfachen.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- sich die Fristen bei Neu- und Bestandsimmobilien unterscheiden sollen. Bestandsimmobilien sollten längere Fristen erhalten.
- der Stromanschluss und die Zuleitung gegeben sein müssen und an den zu erwartenden Bedarf durch intelligentes Lademanagement angepasst werden.
- das Land leicht verständliche, zugängliche und neutrale Informationen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellt. Diese sollten Rechenbeispiele enthalten. Eine Veröffentlichung

dieser Informationen in Lokalblättern mit Hinweis auf die Homepage ist wichtig.

- Unterschiede zwischen Stadt und Land berücksichtigt werden.

### **Maßnahme 3: Wirtschaftlichkeit von Elektroautos erreichen**

Wir empfehlen, dass Subventionen für den Kauf von klimaneutralen oder klimafreundlichen Pkws abhängen von menschenwürdigen und umweltgerechten Produktionsbedingungen und geringem Verbrauch. Informationen zu den Betriebskosten sowie der Öko-Bilanz eines E-Autos sollten durch eine neutrale Institution zur Verfügung gestellt werden.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- die Informationen Rechenbeispiele beinhalten sollen: Vergleich zwischen Verbrenner und E-Auto mit Kurz- und Langsteckbriefen.
- Vorlagen, Anträge und Kontaktadressen von Beratungsstellen zur Verfügung gestellt werden.
- die Bereitstellung der Informationen z. B. über Energieberater:innen oder Klimaschutzmanager:innen sowie über eine zentrale Webseite erfolgt. Diese sollte alle Informationen auch in leichter Sprache bündeln.



## MEHR TONNEN WERDEN KLIMANEUTRAL BEFÖRDERT

### Maßnahme 5: Effiziente, automatisierte und nachhaltige Logistik etablieren

Wir empfehlen, dass Paket-Verteilstationen die folgenden Kriterien erfüllen: zentralisiert und anbieterübergreifend, wohnortnah, leicht zugänglich, alters- und behindertengerecht, sicher und einfach sowie fußläufig erreichbar. Sie sollten gute Öffnungszeiten haben (ggf. rund um die Uhr) und leicht bedienbar sein. Dazu soll auf Akteur:innen zugegangen werden, die über größere Parkflächen verfügen (z. B. Supermärkte, Baumärkte, größere Arbeitgeber, Kommunen), um zusätzliche Wege zu vermeiden. Eine Verbindung mit Hubs als Güterverteilungszentren in Kommunen, in denen paketdienstübergreifend Lieferungen gesammelt werden, ist anzustreben. Für die Etablierung der Hubs sollen brachliegende Infrastrukturen und bestehende Hubs genutzt werden, um Neuversiegelungen zu vermeiden.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- vorhandene Strukturen sinnvoll genutzt werden, z. B. bereits geförderte Lastenräder oder E-Autos (z. B. Sharing-Angebote).
- direkte Belieferungen eingeschränkt werden, mit Ausnahme von mobilitätseingeschränkten Personen (z. B. durch kommunale Lieferdienste).
- regionale Lieferketten und lokaler Einzelhandel (Kreislaufwirtschaft) einbezogen bzw. gestärkt werden. Generell sollen Anreize geschaffen werden, um den Güterverkehr drastisch zu reduzieren.
- Kleintransporter bei der Paketzustellung emissionsfrei sind.
- die Größe der Pakete berücksichtigt wird.
- innovative, neue Ablageorte an Wohnhäusern (mit Schwerpunkt auf Mehrfamilienhäusern) eingeführt werden (z. B. Paketboxen).
- Packstationen in die Landesbauordnung für Mehrfamilienhäuser sowie für Neubaugebiete verpflichtend aufgenommen werden.
- Zustellunternehmen für Parkplätze für ihre Fahrzeuge sorgen, um die Parksituation für Anwohner:innen nicht zu belasten.
- mehr, breitere, bessere und sicherere Radwege für Lastenfahräder geschaffen werden.
- Hubs ab einer bestimmten Ortschaftsgröße verpflichtend vorzusehen sind.

### **Maßnahme 6: Klimaschutzorientierte Marktanzreize herstellen**

Wir empfehlen, soziale und demografische Auswirkungen zu betrachten und die Einführung möglichst transparent und mit wenig Bürokratie zu gestalten. Um kurze Wege zu fördern, sollten regionale Verkehre überproportional günstiger sein als überregionale Verkehre. Der ländliche Raum sollte nicht überproportional belastet werden.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- die Maut emissionsabhängig und zweckgebunden zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (auch in den Erhalt von Straßen) erhoben wird.
- eine bundesweite Maut-Einführung erwogen wird, um regionale Wettbewerbsnachteile zu vermeiden.
- im Betrieb emissionsfreie Lkws eine vergünstigte Maut zahlen, d. h. auch Unternehmen, die auf E-Lkws umsteigen, überproportional und merklich profitieren.
- die Maut auch für Kleintransporter (3,5 t) gelten soll. Hierbei ist darauf zu achten, dass regionaler Handel vor überregionalen Handel und Gewerbe gestellt wird.
- Grundversorger:innen (z. B. Bäcker:innen, Metzger:innen, Handwerker:innen, usw.) besonders geschützt werden und zusätzliche Unterstützung bei der Anschaffung von klimaneutralen Lkws bekommen sollen.

- die Kriterien für die Erhebung der Maut überdacht werden sollen, um die hier genannten Punkte zu berücksichtigen, und dass dies regelmäßig überprüft wird (z. B. alle fünf Jahre).

### **Maßnahme 7: Elektro- und Wasserstoff-Lkws ermöglichen**

Wir empfehlen, klare Zielvorgaben zu machen und technologieoffen vorzugehen. Das heißt, dass verschiedene alternative Antriebe erwogen werden sollen. Die Tankstelle der Zukunft sollte alle alternativen Antriebe versorgen können und eine ansprechende Aufenthaltsqualität für die Dauer des Ladevorgangs aufweisen.

### **Maßnahme 8: Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr ausbauen**

Wir empfehlen, dass diese Maßnahme nicht zu Lasten des Personenverkehrs geschehen darf. Es ist zu untersuchen, wo eine Kombination und wo eine explizite Trennung von Güter- und Personenverkehr mehr Vorteile bringt. Darüber hinaus empfehlen wir, dass das Verkehrsministerium untersucht, wo große Potenziale zur Reaktivierung von Anschlüssen und Schienen für den Güterverkehr liegen. Es sollte eine landesweite Anlaufstelle geben, insbesondere um Leerfahrten zu vermeiden, Bürokratie abzubauen und Güter- und Personenverkehr zu kombinieren.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- Gewerbe- bzw. Industriegebiete vorwiegend mit Gleisanschluss ausgewiesen bzw. neue Industriegebiete stärker an bestehende Schienennetze angebunden werden. Hierbei könnten schienennahe Gewerbegebiete subventioniert werden.
- Möglichkeiten der Digitalisierung (z. B. autonomes Fahren auf der Schiene) genutzt werden und neue digitale Technologien mit dem Ausbau der Infrastruktur standhalten.
- Flaschenhälse (d. h. Streckenabschnitte, die die gesamte Kapazität beeinträchtigen) identifiziert und beseitigt werden sollen, z. B. durch zusätzliche Gleise an neuralgischen Punkten.
- Neubaustrecken immer elektrifiziert, für längere Züge ausgebaut und mit Lärmschutzmaßnahmen (mit ökologisch nachhaltigem Zusatznutzen) bedacht werden (für Schiene und Straße). Bei Bestandsinfrastruktur sollten Lärmschutzmaßnahmen – falls möglich – nachgerüstet werden.
- die Kosten von Bahn- und Speditionsfirmen mitgetragen werden.
- schienennahe Güterverteilzentren zentral angelegt werden, von denen die letzten Kilometer zu bestehenden Gewerbegebieten vorgenommen werden.

## 3 WENIGER KFZ-VERKEHR IN DEN KOMMUNEN

### **Maßnahme 10: Straßenraum und Plätze gestalten und aufwerten**

Wir empfehlen, Parkflächen in den Städten umzunutzen (z. B. zugunsten grüner Flächen, Kunst und Kultur) und neu zu bepreisen. Die Aufenthaltsqualität soll steigen. Dabei sollen Klima-Aspekte (Bäume und Grünflächen) berücksichtigt und positive Anreize für klimafreundliches Verhalten durch Kommunikation (z. B. Infotafeln) gesetzt werden.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- barrierefreie Flächen geschaffen werden.
- Trinkwasser-Brunnen geschaffen sowie Flächen begrünt werden.
- Apps und Leitsysteme zu günstigen Parkplätzen außerhalb der Innenstädte führen.
- Impulse dafür gesetzt werden, dass z. B. Geschäfte Lademöglichkeiten für E-Bikes anbieten.

## **Maßnahme 11: Mobilität mit weniger Pkw ermöglichen**

Wir empfehlen, die Anzahl von Autos insgesamt zu senken. Dazu soll Car-Sharing bedarfsgerecht gefördert und Anreize für die Nutzung geschaffen werden – kommunal und privat sowie überregional. Car-Sharing soll besonders dort finanziell gefördert werden, wo der ÖPNV nicht gut ausgebaut werden kann (auf dem Land), ohne ihn zu ersetzen. Car-Sharing und ÖPNV sollen Teil eines integrierten Systems sein (ich zahle eine Strecke, nicht das Verkehrsmittel). Besonders wichtig ist die Förderung von Car-Sharing dort, wo soziale Notwendigkeiten bestehen (als soziale Investition). Jugendliche sollen bereits in der Fahrschule über Car-Sharing-Angebote informiert werden sowie Car-Sharing ab 18 und mit Führerschein sofort nutzbar sein. Es soll keine Altersdiskriminierung geben (u25, ü80).

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- Unternehmen eigene Car-Sharing-Angebote schaffen oder mit Car-Sharing-Anbietern zusammenarbeiten (Anreize für Fahrgemeinschaften unter den Mitarbeitenden schaffen).
- Flexibilität bei der Rückgabe gewährleistet wird (bzgl. Stellplatz).
- bestehende Fahrspuren für Radwege und Busspuren umgenutzt werden.
- Kommunen selbst gemeinschaftlich nutzbare Autos zur Verfügung stellen.

- das Angebot einfach zu nutzen bzw. einfach bedienbar ist.
- aus gescheiterten Car-Sharing Projekten gelernt wird.

## **Maßnahme 13: Pendeln und Dienstreisen klimafreundlicher machen**

Bei der gesetzlichen Pflicht für betriebliche Mobilitätsmanagementpläne ist uns wichtig, dass Umstiege gut möglich und die Taktung aufeinander abgestimmt sind. Ziel ist das Einsparen von CO<sub>2</sub>. Dazu sollen Unternehmen ab einer sinnvollen Größe Konzepte einreichen müssen, wie sie im Rahmen ihrer Mobilität CO<sub>2</sub> einsparen, besonders klimafreundliche privat genutzte Dienstfahrzeuge bevorzugen sowie Anreize für Mitarbeiter:innen setzen, klimafreundlicher zu reisen und zu pendeln (z. B. Anschaffung von Fahrrädern fördern). Außerdem muss Home-Office bzw. flexibles Arbeiten als Teil von Mobilitätsplänen mitgedacht und dort, wo möglich, angeboten und realisiert oder Anreize dazu gesetzt werden (auch im öffentlichen Dienst).

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- die Notwendigkeit von Dienstreisen grundsätzlich diskutiert wird.
- mehr Fortbildungen inhouse stattfinden.
- Transparenz dafür geschaffen wird, was Home-Office-fähig ist. Die Home-Office-Pauschale muss lukrativer sein als die Pendlerpauschale.

- das Land Baden-Württemberg besonders klimafreundliche Unternehmen auszeichnet.

### **Maßnahme 15: Verkehr multimodal und intelligent steuern**

Wir empfehlen, dass multimodale Mobilität bezahlbar, transparent sowie leicht (und über Verbund-Grenzen hinaus) nutzbar sein soll, insbesondere für Pendler:innen zu Randzeiten (Busverbindungen). Mobilitätsstationen sollen gefördert werden. Sie sollen an zentralen, gut sichtbaren und sicheren, videoüberwachten Orten platziert sein und als Knotenpunkte fungieren.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- an Knotenpunkten Fahrräder sicher und einfacher abgestellt werden können.
- dass Fahrräder / Rollstühle / Kinderwagen im ÖPNV leichter mitgenommen werden können.
- mobiles Internet und Echtzeitdaten / -informationen flächendeckend und verlässlich verfügbar sind. Bestehende Apps sollen weiter ausgebaut und besser vernetzt werden.

## **4 MEHR WEGE SELBSTAKTIV MIT RAD ODER ZU FUSS**

### **Maßnahme 16: Durchgängige und attraktive Radverkehrsnetze schaffen**

Wir empfehlen, mehr Personal einzustellen, um Planung und Bau der Radverkehrsinfrastruktur zu beschleunigen. Radschnellwege und weitere Radwege sollten vom Fußverkehr getrennt sein, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen zu gewährleisten. Wo möglich und sinnvoll (bzgl. der Streckenlänge) sollten diese abseits von bestehenden Straßen geführt werden oder zumindest durch Pflanzungen baulich von der Straße getrennt werden.

Es sollen Anreize für kommunale Zusammenarbeit und finanzschwache Kommunen gegeben werden, um Neuerungen testen zu können, z. B. um Bevorrechtigung von Radfahrer:innen an Kreuzungen zu prüfen. Es sollen attraktive, asphaltierte, gut und einheitlich ausgeschilderte (auch mit Bodenpiktogrammen und einer Navigations-App) Verbindungen über Kreisgrenzen hinweg geschaffen werden, die Städte verbinden. Abzweigungen / Zubringer-Radwege in kleinere Orte sind vorzusehen. Radschnellwege und Radwege sollen ordentlich unterhalten (z. B. Schneeräumung, Laubräumung) und bedarfsgerecht beleuchtet werden. Sie sollen breit und auch an Kreuzungen sicher sein.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen,

- mehr Parkmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen (z. B. Fahrradparkhäuser).
- mehr Selfserviceinfrastruktur zu schaffen und die Fahrradmitnahme in anderen Verkehrsmitteln zu ermöglichen und auszubauen.
- auch Ortschaften verbindende Wirtschaftswege radtauglich (sicher und gepflegt z. B. ohne Schlaglöcher) zu gestalten (bezuschusst durch das Land).
- dass Schiebestrecken wenn möglich abgeschafft werden sollten.
- Radschnellwege außerorts für S-Pedelecs und Elektroroller mit 45km/h zugelassener Höchstgeschwindigkeit freizugeben.

### **Maßnahme 17: Selbstaktive Mobilität stärken**

Wir empfehlen Mindeststandards von Fußwegen bzgl. Breite, Kennzeichnung, Beschilderung, Blindenleitsystemen, Barrierefreiheit (besonders mit Blick auf Kopfsteinpflaster und mobilitätseingeschränkte Personen), Beleuchtung, Sicherheit, Sitzmöglichkeiten und Unterständen. Angebote des täglichen Bedarfs sollten fußläufig, z. B. an zentralen Mobilitätsstationen zur Verfügung stehen. Fußwege sollten vom Radverkehr getrennt werden.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- Fußgänger:innen-taugliche Verkehrsmittelübergänge und Fußgänger:innen-angepasste Ampelschaltungen geschaffen werden.
- das Verbot von Parken auf dem Gehweg (Roller, Pkw) besser kontrolliert wird. Das angeordnete Parken auf Gehwegen soll nur unter Einhaltung der Mindestbreiten für Fußgänger:innen möglich sein. Es sollen ausreichend Abstellmöglichkeiten für E-Roller und Fahrräder geschaffen werden.
- die Pflicht einen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück zu bauen abgeschafft wird, um Gehweg-Überfahrten zu reduzieren und die Sicherheit von Fußgänger:innen zu garantieren. Stellplätze müssten auf zentralen Parkflächen fußläufig zur Verfügung gestellt werden.
- bessere Anbindungen an den ÖPNV geschaffen werden.
- eine Kampagne auf verschiedenen Kanälen (Social Media, Fernsehen etc.) zum Zufußgehen motiviert.

### **Maßnahme 18: Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöhen**

Wir empfehlen für die Sicherheit von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen eine ausreichende Anzahl sicherer Überwege und Unterführungen sowie durchgängig gute Beleuchtung. Parken auf Rad- und Gehwegen sollte stärker kontrolliert und sanktioniert werden.

Wir empfehlen für Kommunen auf allen Straßen eine Vereinfachung der Einführung von Tempo 30 innerorts. Wir



empfehlen, die Liste der Begründungen für Tempo 30 zu erweitern und dabei die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen:

- auf Überlandradwegen das Mobilfunknetz flächendeckend auszubauen.
- getrennte Ampelschaltungen für verschiedene Verkehrsteilnehmer:innen und Aufstellflächen für Radfahrer:innen zu schaffen.
- intelligente Ampelschaltungen einzurichten.
- in Zukunft vermehrt verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen.
- Grenzwerte für das Einrichten von Zebrastreifen zu verringern.
- regelmäßige Schulungen, Kampagnen und klare und eindeutige Hinweise (z. B. Straßenschilder) für alle Verkehrsteilnehmer:innen zur Einhaltung der Verkehrsregeln anzubieten, z. B. zu Abstandsregelungen zwischen Pkws und Radfahrer:innen bzw. innerhalb von verkehrsberuhigten Bereichen.

### **Maßnahme 19: Mehr Aufenthaltsqualität in Stadt und Land schaffen**

Wir empfehlen, Grünanlagen, Wasser (Brunnen etc. und Trinkwasserspender), Schatten, Kunstobjekte, gemeinschaftlich genutzte Angebote (z. B. Tauschhäuser, soziale Einrichtungen wie Jugendhäuser etc.) und Ruhemöglichkeiten zu



schaffen. Dabei sollen mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigt werden. Zudem sollen mehr Abfalleimer und Entsorgungsmöglichkeiten sowie Kackbeutelspender für mehr Sauberkeit in der Ortsmitte sorgen. Verkehrsberuhigungen sollen kontrolliert und Flüsterbelag sowie (grüner) Lärmschutz für notwendige Straßen verwendet werden. Fußgängerzonen sollen mit dem ÖPNV oder zu Fuß gut erreichbar sein, die Verbindung z. B. durch einen kostenlosen Shuttle oder ÖPNV attraktiv sein. Die Flächen für die oben genannten Maßnahmen sollen durch eine Reduktion des Pkw-Verkehrs in Innenstädten erreicht werden.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen:

- den Handel, die Gastronomie (inkl. Tante-Emma-Läden, 24h-Läden) und sonstige oben genannte Einrichtungen (z. B. Reparatur-Cafés) durch günstigere Mieten zu fördern, um Abwanderungen zu verhindern.

- wenn Radverkehr in Fußgängerzonen erlaubt ist, klare Wege für Radfahrer:innen zu schaffen.
- Mut zu zeigen, Sachen auszuprobieren (z. B. „Pop-Up“-Fußgängerzonen auf Zeit, z. B. am Wochenende) und den Aufschrei auszuhalten.
- dass diese Maßnahmen über eine Innenstadt-Maut dort, wo es Umgehungsstraßen gibt, und erhöhte (aber verhältnismäßige) Parkgebühren finanziert werden. Dies soll in Verbindung mit attraktiven und günstigen ÖPNV-Angeboten kombiniert werden.

## 5 VERDOPPLUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

### Maßnahme 20: Mobilität mit Bahn und Bus garantieren (+ On-Demand-Verkehr)

Wir empfehlen, dass Komfort, Image und Zuverlässigkeit des ÖPNV gesteigert werden. Um Mobilität mit Bus und Bahn zu garantieren, muss der ÖPNV priorisiert und die Finanzierung für die Fahrintervalle / Taktverdichtung (30 min ländlicher / 15 min städtischer Raum) gesichert werden. Der On-Demand-Verkehr ist auszubauen und besser zu bewerben (Gemeindeanzeiger, Informationen an der Haltestelle gut sichtbar, Social-Media, Plattformen). Er soll mit und auch ohne App nutzbar sein. On-Demand-Verkehr soll flexibel eingesetzt werden können (z. B. über zentrale Sammelstellen an einem attraktiven und gut sichtbaren Ort oder bei Veranstaltungen). On-Demand-Verkehr soll auch in kleinen Orten

angeboten werden (unabhängig der Wirtschaftlichkeit). Barrierefreie Mobilität soll sichergestellt werden, z. B. für Mütter mit Kindern, ältere Menschen und Menschen mit jeglicher Form von Einschränkung.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- zu Spitzenzeiten ausreichend Kapazität vorgehalten (zu Zeiten des Schüler:innenverkehrs / Berufsverkehrs) und die Sicherheit der Schüler:innen gewährleistet wird. Bei überfüllten Bussen / Zügen sind zusätzliche Fahrzeuge einzusetzen, sodass die allgemeine Sicherheit und Attraktivität / Komfort (z. B. für Berufstätige) gewährleistet ist.
- der 15/30 Minuten-Takt – unabhängig von touristisch erschlossenen Gebieten – alle Ortschaften erschließen soll.
- Industriegebiete mit abgedeckt und Firmen mit einbezogen sind (On-Demand-Verkehr).
- Standards für alle Bushaltestellen (auch On-Demand-Verkehr) flächendeckend einzuhalten und deutlich zu verbessern sind (Überdachung, Licht, verständlicher Aushangfahrplan, gut sichtbare Beschilderung von Alternativmöglichkeiten).

### Maßnahme 21: ÖPNV beschleunigen und zuverlässig machen

Wir empfehlen, ÖPNV (Bus und Bahn) zu priorisieren, um deren Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit zu erhöhen und damit das Ziel „Verdoppelung des ÖPNV“

realistisch zu machen. Die Beschleunigung soll durch Verkehrssteuerung erreicht werden, z. B. nach Möglichkeit durch separate Busspuren und / oder Ampelschaltungen zugunsten von Bussen. Zudem sollen offene Verkehrsdaten geteilt und Fahrten in Echtzeit digital zur Verfügung stehen (Apps / QR-Code an Haltestellen, Anzeige an Haltestellen). Damit soll ein transparenter, barrierefreier und zeitnaher Informationsfluss – auch zu alternativen Reiseverbindungen – sichergestellt werden.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- die S-Bahn nicht mit dem Güterverkehr konkurrieren soll.
- Einzel-Tickets bei verspäteten Nahverkehrsverbindungen zurückerstattet werden sollen und / oder für die nächste Verbindung gelten sollen als Anreizfunktion für einen attraktiven, pünktlichen ÖPNV.
- analysiert werden sollte, wo kritische Verkehrsknotenpunkte sind und daraus geeignete Maßnahmen, wie Vorrangschaltungen, abgeleitet werden sollten.
- lokale und bedarfsgerechte Maßnahmen und Angebote entwickelt werden. Es muss geprüft werden, was vor Ort machbar ist.

### **Maßnahme 22: Schieneninfrastruktur leistungsfähig etablieren**

Wir empfehlen, ausreichend Kapazitäten für Personen und Güter zu schaffen

(mehr Geld für Schienenverkehr und Personal). Stillgelegte Strecken und Güterbahnhöfe sollen nach Prüfung reaktiviert und noch nicht elektrifizierte Schienennetze ausgebaut / elektrifiziert werden. Schienen sollen nur noch mehrgleisig gebaut werden.

Darüber hinaus ist eine Anschluss- und Benutzungspflicht für ÖPNV und Güterverkehr in Bebauungsplänen vorzusehen (Landesbauordnung / Regionalplanung), insbesondere für Unternehmen in neuen Gewerbegebieten. Des Weiteren empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass Bushaltestellen und Bahnhöfe attraktiv und barrierefrei zu gestalten sind und an diesen Parkmöglichkeiten geschaffen werden.

### **Maßnahme 23: Einfache, verständliche und attraktive Tarife anbieten**

Wir empfehlen, dass Tarife einfach, verständlich und attraktiv sowie kundenfreundlicher sind, zusätzlich zu einem landesweit einheitlichen Monatsticket. Konkret soll es einen einheitlichen Bestpreis (Tag / Woche / Monat) für alle existierenden Tarifprodukte per Check-In-Check-Out System und / oder Karte (Monatsticket) mindestens für BaWü geben. Die Tarifverbünde sollen besser vernetzt werden, damit Verbundgrenzen überschreitende Fahrten für Kund:innen nicht spürbar sind (Ticket von A nach B). Der Zugang zu Tickets soll erleichtert werden und über Webseite oder Automaten in allen Verkehrsverbänden vorhanden sein.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- es Sondertarife für Schüler:innen / Studierende, Azubis, Familien, Geringverdiener:innen und Senior:innen mindestens in Baden-Württemberg geben soll (auch bei einem (bundes- oder länderweiten) Monatsticket).
- Tarife für Anwohner:innen und Tourist:innen denselben Bedingungen unterliegen sollen.
- vereinfachende Tarife besser beworben werden (z. B. BW-Tarif) und auch in den Apps der Verkehrsverbünde angezeigt werden sollen.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- vorhandene Mittel zur Umsetzung des LMK besser genutzt werden und überregionale Bauprojekte (Straßen, Leitungen etc.) zwischen Kommunen und Landkreisen besser überregional koordiniert und zusammen realisiert werden. Nicht abgerufene Mittel sollen unbürokratisch auch über Kommunen hinweg für andere Projekte mit gleichem Ziel genutzt werden können.
- im ländlichen Raum eine grundlegend neue Dimension des Angebots im ÖPNV entsteht.

## ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN

### **Maßnahme 26: Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren**

Wir empfehlen, dass Anreize geschaffen, öffentlich gefördert und offensiv präsentiert werden, die einen Zugang zu attraktiver klimafreundlicher Mobilität ermöglichen, wie z. B. allgemein zugängliche Lastenfahrräder, Verhinderung von privatem Verkehr vor Schulen, Nutzung von Mitnahmemöglichkeiten oder ÖPNV-Schnupperticket. Bei der Umsetzung ist uns besonders wichtig, dass dauerhafte und temporäre Kommunikationskampagnen in Gewohnheitsveränderungen münden (weniger Autoverkehr), insbesondere indem „(neue) Mobilität“ niedrigschwellig ausprobiert werden kann.

### **Maßnahme 27: Verkehrsplanung auf Klimaschutz ausrichten**

Bei der Umsetzung des Klimamobilitätsplans muss das Ziel darin bestehen, multimodale Mobilität (Fuß, Rad, ÖPNV, MIV) in den Kommunen sicherzustellen. In den Städten soll für mehr Aufenthaltsqualität, Klimaschutz, Stadtgrün und Sicherheit gesorgt werden. Zugunsten der Fuß- und Radmobilität und des ÖPNV sollten die Städte von großen Teilen des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenverkehr befreit werden, damit in Siedlungen mehr Straßenfläche für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen genutzt werden kann, beispielsweise durch die Einrichtung von Einbahn- oder Ringstraßen. Bei der Umsetzung ist uns besonders wichtig, dass die Beteiligung der Bevölkerung frühzeitig erfolgt, Informationen greifbar und nachvollziehbar kommuniziert werden und einfach zugänglich sind.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- es eine übergeordnete Stelle gibt, die für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig ist, Zuständigkeiten klar definiert und gesetzliche Vorgaben / Standards kontrolliert.
- Standards u. a. für Ladeinfrastruktur für E-Bikes, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Mindestmaße für Fuß- / Radwege festgelegt werden.
- eine gesetzliche Pflicht für alle 1.101 Kommunen einen Umsetzungsplan zu erstellen und dessen Ziele als konkrete Maßnahmen festzusetzen, eingeführt wird. Das Reduktionsziel muss mindestens dem Klimaschutzziel des Landes für den Verkehr entsprechen: minus 55 Prozent bis 2030.
- die Höhe des Klimabonus an die Schnelligkeit, Wirksamkeit und Realisierbarkeit der Maßnahmen im Klimamobilitätsplan angepasst werden und Boni / Prämien für besonders engagierte Kommunen gewährt werden (z. B. Anzahl zugelassener E-Autos).
- um die Sicherheit und Attraktivität für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu erhöhen, für Kommunen auf allen Straßen eine Vereinfachung der Einführung von Tempo 30 innerorts ermöglicht wird.

- die (Teil-)Renaturierung nicht mehr benötigter Straßen gefördert wird und Förderungshöhen bei kleinen Straßen u.a. abhängig von Renaturierung entfallender Straßen festgesetzt werden.

### **Maßnahme 28: Siedlungsstrukturen verkehrssparend gestalten**

Wir empfehlen, das Straßennetz so zu gestalten, dass ausreichend verkehrsberuhigte Bereiche und Straßen für den öffentlichen Verkehr vorhanden sind. In Siedlungen soll darauf geachtet werden, genügend Grünstreifen und Ausgleichsflächen einzurichten und auch im privaten Bereich so wenig Fläche wie möglich zu versiegeln.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- Nachverdichtungen (z. B. leerstehende Gebäude, Baulücken ab einer gewissen Größe) vor neuen Siedlungsgebieten Priorität haben sollen.
- vor der Umsetzung genau analysiert wird, welche Strukturen und Einrichtungen fußläufig für die jeweilige Gruppe erreichbar sein müssen, z. B. Kitas, Schulen (Familien), Ärzt:innen und Therapeut:innen (Ältere).
- auch durch den ÖPNV nicht stark frequentierte Ziele trotzdem angebunden werden (Industrie- / Gewerbegebiete, Orte mit wenigen Einwohner:innen, Erholungsgebiete, in der Stadt nicht nur das Zentrum).

- Parkflächen für den ruhenden Verkehr (z. B. Anwohner:innen) in bestehenden Parkhäusern / Tiefgeragen und Parkplätzen (von Firmen, Supermärkten etc.) verlegt werden.

### **Maßnahme 29: Straßeninfrastruktur sicherstellen**

Um die Straßeninfrastruktur sicherzustellen, ist beim Straßenbau und -erhalt darauf zu achten, dass nicht der Autoverkehr attraktiver wird, sondern im Verhältnis dazu Bus, Bahn und Fahrrad attraktiver werden. Zudem sollen Ziele des aktuell geltenden Klimaschutzgesetzes nicht unterlaufen werden.

Die für die Verkehrswende notwendigen Baumaßnahmen müssen strategisch geplant werden. Ziel sollte die minimale Beeinträchtigung der Fußgänger:innen, Radfahrer:innen aber auch Autofahrer:innen (durch bessere zeitliche und örtliche Koordination verschiedener Baumaßnahmen) und Vorrang der Sicherheit des Fuß- / Radverkehrs sein. Zudem sollte „ÖPNV vor MIV“ gelten.

### **Maßnahme 31: Digitale Mobilität ermöglichen**

Wir empfehlen, dass eine digitale Plattform (Web- und Appoption) geschaffen wird, die alle Mobilitätsoptionen (z. B. ÖPNV, Car-Sharing, Bike-Sharing,

Taxi, Parken und Umstieg auf andere Verkehrsmittel) umfasst und über die Nutzer:innen ihren gesamten Weg auf einfache und verlässliche Weise buchen können. Bei der Umsetzung ist uns besonders wichtig, dass die Plattform bekannt gemacht wird und über spielerische Ansätze (z. B. in Form einer Darstellung der „nachhaltigsten“ Route oder über das Sammeln von Badges) Nutzer:innen zur Wahl der für das Klima besten Option genudget werden.

Darüber hinaus empfehlen die Mobilitätsrät:innen, dass:

- eine digitale Möglichkeit in der gleichen Plattform (Web und App) geschaffen wird, damit Nutzer:innen selbst (groundbasiert) fehlendes ÖPNV-Angebot / neue Wege, aber auch Störungen und Baustellen melden und Fahrten bewerten können.
- an allen Knoten- / Umsteigepunkten funktionierendes W-LAN vorhanden sein soll, aber auch bessere und zuverlässigere Informationen in Bahn, Bus und an Haltestellen zur Verfügung gestellt werden.
- bereits vorhandene digitale Daten zuverlässig erfasst und zur Verfügung gestellt werden sollen (Störungsmeldungen, Zugausfälle, Staus, Baustellen usw.), sodass Planer:innen und Nutzer:innen reagieren können.

## ANHANG

Am Prozess des Mobilitätsrats Baden-Württemberg waren viele Personen beteiligt. Besonderer Dank gilt hierbei:

### **Den Expert:innen aus der Wissenschaft**

Dr. Johannes Betz, Prof. Dr. Christoph Hupfer,  
Prof. Dr. Sven Kesselring, Doris Lindner, Dennis Nebel,  
Michael Ruprecht, Prof. Dr. Peter Vortisch, Manfred Wacker

### **Dem Team Mobilitätsrat des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg**

Christoph Erdmenger, Dr. Wolf Engelbach, Sonja Knopp,  
Miriam Koch, Eugenia Kolb, Floris Maier, Tanja Palalić

### **Weitere Expert:innen aus dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg**

Jana Arnold, Wolfgang Bruder, Julia Eisele, Simone Fedderke,  
Katharina Heß, Sarah Holt, Tim Kemnitzer, Elisabeth Kolb,  
Paula Kuss, Thomas Mager, Mona Mühlbäck, Natalia  
Roizenzon-Sipple, Dr. Karin Schürmann, Marco Schwab,  
Antje Seboldt, Tim Sippel, Markus Streng

### **Den Moderator:innen und Prozessbegleiter:innen**

Moritz Altner, Jacob Birkenhäger, Hannah Kühnle, Nathalie  
Libera, Kerstin Pfetsch, Carolin Piras, Dr. Constantin Schäfer,  
Franziska Scholl, Richard Steinberg, Frank Zimmermann

# IMPRESSUM

## **Herausgeber**

Ministerium für Verkehr  
Dorotheenstraße 8  
D-70173 Stuttgart

Stand Januar 2023

## **Text**

ifok GmbH  
Berliner Ring 89  
64625 Bensheim

## **Gestaltung**

Clara Riedel

## **Druck**

GRESS\_DRUCK GmbH  
Max-Planck-Straße 40  
70736 Fellbach

## **Bildnachweise**

S. 2: © Sebastian Berger  
S. 18, 25: © 2022 Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg CC BY-ND  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/>  
Fotos von den Veranstaltungen: privat





**LANDESKONZEPT MOBILITÄT  
UND KLIMA**