



Verbändebeteiligung zum Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) - Ergebnisbericht -

Text & Gestaltung:

ifok GmbH

J. Sternberger, C. Kmett, R. Einicke, F. Scholl

Herausgeber:

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Inhalt

1	Executive Summary	1
2	Einführung: Erarbeitungsprozess des Landeskonzepts Mobilität und Klima....	3
3	Themenworkshops – Diskussion der Verkehrswendeziele.....	6
3.1	Verkehrswendeziel: Mehr Autos fahren klimaneutral	6
3.2	Verkehrswendeziel: Mehr Tonnen werden klimaneutral befördert	10
3.3	Verkehrswendeziel: Weniger Kfz-Verkehr in den Kommunen.....	16
3.4	Verkehrswendeziel: Mehr Wege selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß	24
3.5	Verkehrswendeziel: Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs	28
3.6	Übergeordnete Maßnahmen	34
4	Ausblick: Wie geht es weiter?	43
5	Anhang.....	45

Abkürzungsverzeichnis

CNG – Compressed Natural Gas

EmoG – Elektromobilitätsgesetz

LGVFG – Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

LIS – Ladeinfrastruktur

LNG – Liquefied Natural Gas

LplG – Landesplanungsgesetz

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan

1 Executive Summary

Um die Klimaziele zu erreichen muss der CO₂-Ausstoß im Verkehr in Baden-Württemberg bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden. Das im Koalitionsvertrag angekündigte Landeskonzept Mobilität und Klima entwickelt konkrete Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen.

Das Eckpunktepapier der Landesregierung führt bereits wichtige Leitlinien, Finanzierungspakete und zentrale Maßnahmen für das Landeskonzept Mobilität und Klima aus. Es beschreibt die fünf Verkehrswendeziele für Baden-Württemberg und übergeordnete Maßnahmen. In 32 Maßnahmenvorschlägen werden Ziele und Instrumente beschrieben, mit denen die Verkehrswendeziele durch Land und Kommunen umgesetzt werden.

Bei der Entwicklung des Landeskonzept Mobilität und Klima wird die Öffentlichkeit frühzeitig beteiligt. Bürger:innen konnten bei einer Online-Umfrage auf dem Beteiligungsportal des Landes mitmachen. Per Zufallsauswahl bestimmte Bürger:innen diskutierten die Maßnahmenvorschläge im Mobilitätsrat. Die Verbände waren aufgerufen, ihre Positionen und Meinungen in Workshops einzubringen. Die Ergebnisse dieser Beteiligungsprozesse werden bei der weiteren Erarbeitung durch das Ministerium für Verkehr geprüft.

Der vorliegende Bericht fasst den Prozess und die Diskussionen im Rahmen der Verbändebeteiligung zum Landeskonzept Mobilität und Klima zusammen. Im Rahmen von vier ganztägigen Themenworkshops, die im Zeitraum von September bis Dezember 2022 durchgeführt wurden, wurden Vertreter:innen von Verbänden eingeladen, die Maßnahmen kennenzulernen und zu diskutieren. Ziel der Beteiligung war es, bereits frühzeitig Hinweise zur Anpassung und Nachschärfung der Maßnahmen sowie Feedback zum Gesamtprozess zu erhalten. Um ein möglichst umfassendes und breites Bild der Verbändelandschaft Baden-Württembergs abzubilden und den Austausch untereinander zu ermöglichen, wurde darauf geachtet, ein breites Spektrum an Verbänden einzuladen und Teilnehmende mit unterschiedlichen fachlichen Hintergründen zu gewinnen.

Entlang der fünf Verkehrswendeziele der Landesregierung und den zugehörigen Maßnahmen stellt der Bericht die wichtigsten Diskussionen und Hinweise der Teilnehmenden vor und beschreibt die unterschiedlichen Perspektiven der Akteur:innen. In der Gesamtbetrachtung ermöglicht der Bericht eine Einschätzung dazu, wie Verbände in Baden-Württemberg den Maßnahmen des Landeskonzpts Mobilität und Klima gegenüberstehen und welche Anpassungsbedarfe aus ihrer Sicht notwendig sind.

Grundsätzlich werden die vorgestellten Maßnahmen sowie das Landeskonzzept Mobilität und Klima als Gesamtkonzzept als ambitioniert, aber realistisch wahrgenommen. Insbesondere die Intention, konkrete Umsetzungsschritte im Klimaschutz im Verkehrssektor zu benennen, wird als relevante Fokussierung angesehen. Auch die Verkehrswendeziele werden grundsätzlich unterstützt und als wichtige Schritte anerkannt, die auch im Bundesländervergleich als gute Beispiele betont werden.

Während die meisten Maßnahmen aus unterschiedlichen Richtungen Unterstützung finden zeigt sich auch, dass zu einzelnen Maßnahmen bzw. deren konkreter Ausgestaltung größerer Diskussionsbedarf besteht. So kann zur zukünftigen Verwendung von synthetischen Kraftstoffen im Pkw-Bereich oder in Kompetenzfragen zwischen Land und Kommunen in den jeweiligen Workshops kein Konsens gefunden werden. Dieser Bericht soll derartige offene Diskussionen nicht vermeiden oder den Eindruck erwecken, dass die Maßnahmen in der jetzigen Form von allen Beteiligten geteilt und unterstützt werden.

Insgesamt zeigt sich, dass der Klimaschutz im Verkehr nur gemeinsam und durch viele zusammenwirkende Faktoren und Schritte erreicht werden kann. Die Verbände äußerten in der Abschlussveranstaltung große Wertschätzung dafür, dass ihre Positionen frühzeitig in den Prozess aufgenommen wurden. Sie finden es zudem wichtig, dass Kommunen als zentrale Partnerinnen in der Umsetzung der Verkehrswende eingebunden werden.

2 Einführung: Erarbeitungsprozess des Landeskonzepts Mobilität und Klima

Damit die Verkehrswende gelingt, braucht es den Rückhalt der Gesellschaft sowie die Mitwirkung der Kommunen, Verbände und Unternehmen in Baden-Württemberg. Im Rahmen des Gesamtprozesses zur Erarbeitung des Landeskonzept Mobilität und Klima wurden deshalb Bürger:innen sowie Verbände und Verwaltung in zwei separaten Beteiligungsprozessen in den Erarbeitungsprozess eingeladen, die vom Ministerium für Verkehr erarbeiteten Maßnahmen kennenzulernen, zu diskutieren und Schwerpunkte für die weitere Ausarbeitung in den Prozess einzubringen.

Dieser Bericht fasst die wichtigsten Ergebnisse der Verbändebeteiligung zusammen und erläutert die Diskussionen rund um die Verkehrswendeziele und die zugehörigen Maßnahmensteckbriefe. Neben Ergänzungen und Nachschärfungen der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden weiterführende Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten identifiziert und gemeinsam diskutiert. Zusammengenommen ergibt sich so ein umfassendes Bild zur Einschätzung der Verkehrswendeziele und der jeweiligen Maßnahmen.

Die Bürger:innenbeteiligung wurde in einem separaten Prozess durchgeführt und abgeschlossen. Die Empfehlungen der zufällig ausgewählten Bürger:innen finden Sie im Abschlussbericht des Mobilitätsrats und in der Ergebnispräsentation der Online-Beteiligung auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr.

Themenworkshops zur Beteiligung der Verbände (Überblick)

Im Zeitraum von September bis Dezember 2022 lud das Ministerium für Verkehr zu vier ganztägigen Workshops für Verbände ein. Die Termine fanden in Präsenz in Stuttgart statt und boten Raum, die erarbeiteten Maßnahmensteckbriefe mit den zuständigen Autor:innen des Ministeriums für Verkehr zu diskutieren und eigene Schwerpunkte und Ergänzungen beizutragen. Ziel der Workshops war es, die für die Erreichung der Klimaziele notwendigen Maßnahmen aus dem Landeskonzept Mobilität und Klima vorzustellen und zu diskutieren und ein gemeinsames Verständnis zu gewinnen. Eingeladen waren Vertreter:innen der Verbände sowie Regionalverbände,

Regierungspräsidien und kommunalen Landesverbände in Baden-Württemberg. Hierbei wurde besonders darauf geachtet, Gesellschaft und Wirtschaft breit zu beteiligen: so nahmen Mobilitäts- und Umweltverbände, Sozial- und Wohlfahrtsverbände, Berufsverbände, Gewerkschaften sowie Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände, Verkehrsunternehmen und -verbände teil.



Teilnehmende der Themenworkshops - Quelle: ifok GmbH

Die Workshops befassten sich jeweils mit bis zu zwei thematisch zusammenhängenden Verkehrswendezielen und den dazugehörigen Maßnahmen. Der letzte Termin diente der Diskussion übergeordneter Maßnahmen. Die Themen der Workshops wurden jeweils durch eine inhaltliche Einführung seitens der Ministeriums für Verkehr und einen Impuls von Fachexpert:innen aus den Landesagenturen eingeleitet. Anschließend arbeiteten die teilnehmenden Vertreter:innen gemeinsam mit Ansprechpersonen aus dem Ministerium für Verkehr an Detailfragen und -ausarbeitungen der Maßnahmenvorschläge.

Die Teilnehmenden waren zunächst eingeladen Feedback zum Prozess, den Verkehrswendezielen und den im Landeskonzept Mobilität und Klima vorgeschlagenen Maßnahmen zu formulieren. Anschließend arbeiteten die Teilnehmenden in Gruppen an der Ausgestaltung der Maßnahmensteckbriefe, ergänzten relevante Perspektiven und Hinweise und definierten Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten bezüglich der Umsetzung. Die heterogene Zusammensetzung der Gruppen durch Akteur:innen aus

verschiedenen Verbänden ermöglichte es, zahlreiche Hinweise und Einordnungen der Maßnahmensteckbriefe aus unterschiedlichen Perspektiven zu erfassen. Begleitet wurden alle Gruppen neben den Vertreter:innen aus dem Ministerium für Verkehr durch eine ergänzende Fachbegleitung der *PTV Transport Consult GmbH* sowie eine professionelle Moderation der Firma *ifok GmbH*. Rück- und Verständnisfragen konnten im direkten Austausch an Fachleute adressiert und geklärt werden, um so von Beginn an Transparenz sowie hohe fachliche Qualität im Erarbeitungsprozess sicherzustellen.

Nach Ablauf einer vorgegebenen Bearbeitungszeit wechselte jede Gruppe den Arbeitsbereich und die zu diskutierenden Maßnahmensteckbriefe. So war es allen Teilnehmenden möglich, Einblicke in die Hintergründe aller Maßnahmen zu gewinnen und Hinweise zu deren Schärfung zu artikulieren. Die Moderation der Veranstaltung und der Fachreferate des Ministeriums für Verkehr achtete dabei darauf, dass Hinweise korrekt wiedergegeben wurden und spiegelte die Aussagen mit den jeweiligen Gruppenmitgliedern, bevor sie auf Metaplanwänden festgehalten wurden. So war es bereits in der Hinweisphase möglich ein Stimmungsbild zu erhalten sowie Konsense und Dissense zu erfassen. Hinweise, die von Teilnehmenden mehrerer Gruppen hervorgehoben wurden oder erhöhten Diskussionsbedarf anstießen, wurden ebenfalls vermerkt und für den späteren Prozess nachvollziehbar festgehalten.

Die Termine im Überblick:

- 28. September 2022: „Mehr Autos fahren klimaneutral“ & „Mehr Tonnen werden klimaneutral befördert“
- 13. Oktober 2022: „Weniger Kfz-Verkehr in den Kommunen“ & „Mehr Wege selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß“
- 15. November 2022: „Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs“
- 7. Dezember 2022: „Übergeordnete Maßnahmen“

3 Themenworkshops – Diskussion der Verkehrswendeziele

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Verbändebeteiligung entlang der Verkehrswendeziele dargestellt. Nach einer einleitenden Kontextualisierung des jeweiligen Verkehrswendeziels und einem Überblick der diskutierten Maßnahmen, werden die wichtigsten Diskussionen der Termine nachgezeichnet. Jedes Kapitel schließt mit einem kurzen Fazit, welches Hürden und Handlungsmöglichkeiten mit Blick auf das Verkehrswendeziel übergreifend beschreibt.

3.1 Verkehrswendeziel: Mehr Autos fahren klimaneutral

Kontext des Verkehrswendeziels

Der Pkw-Verkehr macht heute über 60 Prozent der CO₂-Emissionen des Verkehrs aus. Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr ist der Hochlauf klimaneutraler Fahrzeuge deshalb ein wirksamer Hebel. Der Anteil elektrisch betriebener Pkw stellte 2021 bereits fast 20 Prozent der Neuzulassungen in Baden-Württemberg dar. Im Fahrzeugbestand entsprechen diese aktuell jedoch nur etwa zwei Prozent der Fahrzeugflotte. Deshalb soll der Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge bis 2030 jährlich signifikant steigen. Um dies zu erreichen, müssen notwendige Rahmenbedingungen geschaffen und infrastrukturelle Lösungen gefunden werden.

Bis 2030 sollen rund zwei Millionen private und ca. 60.000 bis 100.000 öffentliche Ladepunkte entstehen. Elektroautos sollen durch Rahmenbedingungen auf Bundes- und EU-Ebene günstiger werden als solche mit fossilem Antrieb. Zudem sollen lokale Nutzendenvorteile, wie etwa Null-Emissionszonen für klimaneutrale Fahrzeuge greifen. Ergänzend soll auch geprüft werden, welche CO₂-Einsparpotenziale aus der Nutzung alternativer Kraftstoffe wie reFuels in der nicht-elektischen Bestandsflotte erreicht werden können.

Zur Umsetzung des Verkehrswendeziels wurden folgende Maßnahmenvorschläge diskutiert:

- *Maßnahme 1: Öffentliche Ladeinfrastruktur für Pkw ausbauen*
- *Maßnahme 2: Ladeinfrastruktur für Pkw sicherstellen*
- *Maßnahme 3: Wirtschaftlichkeit von Elektroautos erreichen*
- *Maßnahme 4: Elektroauto zum Normalfall machen*

Zusammenfassung der Diskussion zum Verkehrswendeziel

Die diskutierten Maßnahmen zur Erreichung des Verkehrswendeziels „Mehr Autos fahren klimaneutral“ fanden mehrheitlich Zustimmung. Der Hochlauf klimaneutraler Fahrzeuge, insbesondere von Elektrofahrzeugen, nimmt demnach eine wichtige Rolle in der Gewährleistung klimafreundlicher Mobilität in Stadt und Land ein. Als wichtige Leitlinien zur Umsetzung des Verkehrswendeziels werden jedoch mehrere Prämissen durch die Verbände hervorgehoben: So ist insbesondere auf Unterschiede zwischen Stadt und Land sowie zwischen sozialen Gruppen zu achten. Klimafreundliche Mobilität muss deshalb auch bezüglich der Antriebswende im Pkw-Verkehr auf die Bedürfnisse Aller abgestimmt sein und soziale Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglichen.

Maßnahme 1: Öffentliche Ladeinfrastruktur ausbauen

Die Maßnahme, bis 2030 zwischen 60.000 bis 100.000 öffentliche Ladepunkte zu errichten, wird seitens der Verbände mehrheitlich unterstützt und als notwendige Voraussetzung für einen schnellen Hochlauf der Elektromobilität angesehen. Vertreter:innen der Wirtschafts- sowie der Sozial- und Wohlfahrtsverbände heben jedoch hervor, dass der Ausbau im Voraus gut geplant und an öffentlichen Bedürfnissen orientiert sein muss. So wird seitens eines städteplanerischen Akteurs betont, dass öffentliche Ladeinfrastruktur (LIS) nicht zulasten kommunaler Freiflächen oder Kfz-flächenneutral geplant werden soll. Verbindliche Flächen sollen ausgewiesen und zusätzliches Personal in der öffentlichen Verwaltung bereitgestellt werden um den Ausbau beratend zu koordinieren. Als mögliche Anwendung werden auch halb-öffentliche Ladepunkte beispielsweise in Autohäusern oder Kfz-Betrieben diskutiert. Vertreter:innen einzelner Wirtschaftsverbände heben zudem hervor, dass das zukünftige Verhältnis öffentlicher und privater LIS schwer abzuschätzen und in der Förderung

eigens zu klären ist. Zudem wird betont, dass die Ausgestaltung öffentlicher LIS die verschiedenen Anwendungsfälle von Carsharing bis E-Bikes bedenken soll. Im Detail bedeutet dies auch, eine effiziente Nutzung der Ladeplätze zu gewährleisten und Bezahlkarten zu vereinheitlichen. Mobilitäts- und Umweltverbände unterstützen den Ausbau öffentlicher LIS, heben jedoch hervor, dass auch das CO₂-Einsparpotenzial einer Verkehrsvermeidung, Tempobegrenzungen und energieeffizienterer Fahrzeuge in Betracht gezogen werden soll.



Teilnehmende der Themenworkshops - Quelle: ifok GmbH

Maßnahme 2: Ladeinfrastruktur für Pkw sicherstellen

Ergänzend zum Ausbau öffentlicher LIS werden im Rahmen dieser Maßnahme, die die Errichtung von rund zwei Millionen privater Ladepunkte vorsieht, die benötigten Flächen und Nutzungskonzepte diskutiert. Ein Mobilitätsverband hebt hervor, dass Carsharing-Angebote in der Planung von Lade- und Quartiershubs Berücksichtigung finden müssen und die Einrichtung insbesondere halb-öffentlicher Ladeflächen erleichtert werden muss.

Seitens Vertreter:innen einzelner Wirtschaftsverbände wird der Ausbau privater LIS im kommunizierten Ausmaß in Frage gestellt. Sie bevorzugen, dass LIS auch dezentral – beispielsweise auf Parkflächen – zur Verfügung gestellt wird. Zudem wird die Wichtigkeit und Förderung bidirektionalen Ladens hervorgehoben.

Maßnahme 3: Wirtschaftlichkeit von Elektroautos erreichen

Damit das elektrisch betriebene Auto zum Standard wird, müssen die Rahmenbedingungen für die Wirtschaftlichkeit auf Bundes- und EU-Ebene weiterentwickelt werden. Diese Maßnahme wird seitens der Verbände teilweise kritisch gesehen. So wird in Frage gestellt, inwiefern die Maßnahme Bundeskompetenzen umfasst. Umwelt- und Mobilitätsverbände heben zudem hervor, dass die Vermeidung von Verkehr Ziel sein muss. Im Gegensatz zur Förderung von E-Fahrzeugen wird deshalb eine Kostensteigerung bei Verbrennerfahrzeugen diskutiert (CO₂-Besteuerung, Pkw-Maut). Einseitige Kostenerleichterungen und Kaufanreize von elektrischen Pkw führen zu einem Zuwachs an Verkehr. Handlungsmöglichkeiten können demnach die Förderung von Öffentlichen Verkehren und elektrischen Kleinstfahrzeugen wie E-Rollern sein. Ein Nutzen verkehrsärmerer Innenstädte wird auch von einem Wirtschaftsverband betont und eine Akzeptanz der Verkehrsvermeidung durch die Bevölkerung antizipiert, wenn die Erreichbarkeit der Innenstädte sichergestellt und auf besondere Herausforderungen für mobilitätseingeschränkte Zielgruppen Rücksicht genommen wird. Die Vorteile lebenswerter Innenstädte sollen demnach hervorgehoben und eine einseitige Verzichtsdebatte vermieden werden.

Maßnahme 4: Elektroauto zum Normalfall machen

Ähnlich wie die Kostenerleichterung elektrischer Fahrzeuge (s. Maßnahme 3), wird auch die bevorzugte Behandlung elektrischer Fahrzeuge im Verkehrssystem (vgl. Elektromobilitätsgesetz (EmoG)) kritisch diskutiert. Grundsätzlich wird betont, dass sich die Bevorzugung elektrischer Pkw des privaten Verkehrs nicht zulasten des Öffentlichen Verkehrs auswirken darf. So wird eine mögliche Nutzung von Busspuren durch elektrische Fahrzeuge und zusätzliche Flächeninanspruchnahme weitestgehend kritisiert. Null-Emissionszonen werden seitens vieler Verbände bejaht und Modellprojekte sowie Testphasen vorgeschlagen.

Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten

Die Intention der Maßnahmen zum Verkehrswendeziel "Mehr Autos fahren klimaneutral" findet seitens der Verbände mehrheitlich Zustimmung. Zur grundsätzlichen Herangehensweise an die Umsetzung des Verkehrswendeziels betonen einzelne Akteur:innen, dass allein freiwillige Konzepte nicht ausreichend sind, um das Ziel im ambitionierten Zeithorizont zu erreichen. Mehr Verbindlichkeit und die Verknüpfung zu weiterführenden Konzepten, wie klimaneutralen Bussen, wurden als Rahmenbedingungen genannt, um den Hochlauf klimaneutraler Fahrzeuge zu flankieren. Weiterführend heben einige Akteur:innen hervor, dass Pendelverkehre gesondert in den Blick genommen werden sollen. Um das Verkehrswendeziel und kurzfristig Klimateffekte zu erreichen, werden Möglichkeiten der Verringerung des Verkehrsaufkommens diskutiert. Letzteres erfordert auch ein Umdenken und Mitwirkung der Bevölkerung, auf individuelle Fahrten zu verzichten und das eigene Mobilitätsverhalten zu verändern. Eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens darf jedoch nicht durch eine Verzichtsrhetorik vermittelt werden. Der Nutzen und das Mehr an Lebensqualität durch weniger Verkehr in Stadt und Land sollen deshalb in den Vordergrund rücken.

3.2 Verkehrswendeziel: Mehr Tonnen werden klimaneutral befördert

Kontext des Verkehrswendeziels

Im Güterverkehr ist die zügige Antriebswende der wesentliche Hebel für den Klimaschutz. Zudem birgt die Verlagerung eines möglichst hohen Anteils der Transportleistung auf Schiene und Binnenschiff CO₂-Einsparpotenziale. Pro Tonne und Kilometer wird dort jeweils weniger Energie verbraucht, als auf anderen Verkehrsmitteln.

Für den Güterverkehr sollen klimaschutzorientierte Wettbewerbsbedingungen durch eine bundesweite Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen entstehen. Diese soll zudem Anreize für klimaneutrale Lastwagen setzen, indem sich herkömmliche Lkw-Verkehre in verhältnismäßig höheren Kosten niederschlagen. Geplant sind überdies unter anderem der Ausbau der Schieneninfrastruktur, ein nachhaltiger Güterverkehr und eine effektive City-Logistik.

Zur Umsetzung des Verkehrswendeziels wurden folgende Maßnahmvorschläge diskutiert:

- *Maßnahme 5: Effiziente, automatisierte und nachhaltige Logistik etablieren*
- *Maßnahme 6: Klimaschutzorientierte Marktanreize schaffen*
- *Maßnahme 7: Elektro- und Wasserstoff-Lkws ermöglichen*
- *Maßnahme 8: Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr ausbauen*
- *Maßnahme 9: reFuels im Luft- und Schwerlastverkehr nutzen*

Zusammenfassung der Diskussion zum Verkehrswendeziel

Die Maßnahmen des Verkehrswendeziels "Mehr Tonnen werden klimaneutral befördert" finden mehrheitlich Zustimmung seitens der Verbände. Diskutiert werden einzelne Aspekte des Verlagerungspotenzials und der dafür notwendige Infrastrukturausbau. Dieser geht mit langen Planungszeiten und Umsetzungsschwierigkeiten einher, die der angestrebten Entwicklung entgegenstehen. Die Einrichtung einer Lkw-Maut wird kontrovers diskutiert. Insbesondere soll in Baden-Württemberg keine Insellösung geschaffen werden, um keine alleinige Belastung der regionalen Wirtschaft zu erzeugen.

Maßnahme 5: Effiziente, automatisierte und nachhaltige Logistik etablieren

Um den Güterverkehr effizient und nachhaltig zu gestalten, wird in der Maßnahme die Schaffung von Güterzentren sowie Midi- und Mini-Hubs beschrieben. Seitens der Verbände wird hierzu hervorgehoben, dass die Bündelung der KEP-Dienste im Fokus der Maßnahme stehen soll. Zudem wird ein City-Logistikkonzept diskutiert, welches klare Vorgaben zur Nutzung formuliert statt auf Förderung zu setzen. Auch Einfahrverbote für bestimmte Fahrzeuge werden diskutiert. Hierüber ließ sich jedoch im Workshop kein Konsens finden.

Weiterer Schwerpunkt der Diskussion ist das Konzept der innerstädtischen Zustellung. Es wird vorgeschlagen, Logistikhubs entlang von Haltepunkten des Öffentlichen Verkehrs zu planen. Die in der Maßnahme beschriebene autonome Zustellung wird seitens mehrerer Verbände kritisch gesehen. Einzelne Umwelt- und Mobilitätsverbände heben demgegenüber den Nutzen von Lastenrädern zur Paketzustellung auf der letzten Meile hervor.

Maßnahme 6: Klimaschutzorientierte Marktanreize schaffen

Das Land fordert gegenüber dem Bund eine bundesweite Umsetzung einer Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen. Sollte diese nicht realisiert werden, strebt das Land eine Landesregelung für diese Straßen an. Marktanreize, die zu Insellösungen in Baden-Württemberg führen könnten, werden von einigen Wirtschaftsverbänden sowie einem Regionalverband kritisch gesehen. Für den Mittelstand erwächst aus derartigen Wettbewerbsnachteilen eine zusätzliche unnötige Belastung. Zudem birgt die Maßnahme die Gefahr, dass ländliche Räume benachteiligt werden.



Teilnehmende der Themenworkshops - Quelle: ifok GmbH

Insbesondere einige Vertreter:innen von Umweltverbänden betonen demgegenüber die Lenkungswirkung und die Stärkung der finanziellen Einnahmen durch die Maßnahme. Seitens mehrerer Verbände wird ergänzt, dass die Verwendung solcher Finanzmittel verbindlich geregelt sein muss. Zur Bewertung der Maßnahme konnte im Workshop keine einheitliche Auffassung gefunden werden.

Maßnahme 7: Elektro- und Wasserstoff-Lkws ermöglichen

Das Land strebt eine flächendeckende Tank- und Ladeinfrastruktur für Lkw an, so dass bei Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge die benötigte Infrastruktur vorhanden ist. Die Umsetzung der Maßnahme benötigt nach Einschätzung der Verbände längere Planungsschritte. Insbesondere der Ausbau geeigneter Lade- und Tankinfrastruktur für Lkw stellt dabei eine Hürde dar. Geprüft werden soll deshalb, welche kurzfristigen Maßnahmen ergriffen werden können, um den Ausbau zu überbrücken. Diskutiert wird, inwiefern auch kurzfristige Förderungen von Ladestationen und Tankstellen auf Betriebshöfen und im öffentlichen Raum umsetzbar sind. Ergänzend wird gefordert die Maut-Befreiung klimaneutraler oder mit erneuerbaren Energien betriebener Lkw zu verlängern, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu flankieren.

Seitens der Verbände werden zudem Herausforderungen benannt, vor dem der Hochlauf von Elektro- und Wasserstoff Lkws steht. Die benötigte Energie zum Betrieb oder der Herstellung klimaneutraler Kraftstoffe muss erzeugt und zur Verfügung gestellt werden. Zudem soll sichergestellt werden, dass der dafür genutzte Strom aus erneuerbaren Rohstoffen erzeugt wird, um die CO₂-Einsparpotenziale klimaneutraler Lkw zu gewährleisten. Letztlich wird seitens einiger Verbände hervorgehoben, dass die Flächeninanspruchnahme und eine entsprechende -verfügbarkeit die Umsetzung der Maßnahme gefährden kann. Zur Lösung des Problems wird vorgeschlagen, sich an Learnings von Lkw-Stellplätzen an Fernstraßen zu orientieren.

Einige Verbandsvertreter:innen schlagen zudem vor, Partnerschaften zum Ausbau notwendiger Tank- und Ladeinfrastruktur mit dem Ministerium für Verkehr und kommunalen Landesvertretungen einzugehen und Voraussetzungen zum Ausbau von Zwischenspeichersystemen über das Landesplanungsgesetz (LplG) zu definieren.

Weiterführend wird diskutiert, inwiefern die Finanzierung des Lade- und Tankinfrastrukturausbaus über das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sichergestellt werden und auch der ÖPNV-Flotte zugutekommen kann.

Maßnahme 8: Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr ausbauen

Im Schienenverkehr werden größere Verlagerungspotentiale identifiziert, die dann genutzt werden können, wenn logistische Anlagen wie Terminals für kombinierten Verkehr verfügbar sind. Auch bei dieser Maßnahme werden lange Planungszeiten, Widerstände bei Schienenausbauprojekten und fehlendes Personal, welches dringend zur Beschleunigung von Genehmigungsprozessen und zur Umsetzung der Projekte notwendig ist, gesehen. Als ein gutes Beispiel aus der Praxis wird die Reaktivierung von Schienenanschlüssen durch die Stadtwerke Ulm diskutiert.



Teilnehmende der Themenworkshops - Quelle: ifok GmbH

Allgemein wird hervorgehoben, bei der Auswahl der zu realisierenden Projekte die Klimarelevanz zu berücksichtigen und klimaneutrale Projekte zu bevorzugen. Auch eine Neuplanung oder Planungsstops für nicht-klimaneutrale, laufende Planungen wird diskutiert. Hierzu findet sich allerdings kein Konsens. Potenziale werden jedoch in der Zusammenarbeit der Akteure gesehen. In diesem Zusammenhang kann sich ein Wirtschaftsverband als Mittlerin der Mitgliedsunternehmen einsetzen und Bedarfe der Akteur:innen bündeln.

Maßnahme 9: reFuels im Luft- und Schwerlastverkehr nutzen

Die Nutzung von reFuels im Flug-, Bus- und Schwerlastverkehr wird insbesondere mit Blick auf eine Nutzung im Lkw- und Pkw-Verkehr sehr kontrovers diskutiert. Beginnend mit der Verfügbarkeit und dem Ausbau von entsprechender Infrastruktur bemängeln einige Vertreter:innen von Umweltverbänden die Energieeffizienz bei der Herstellung sowie die Klimawirkung von Wasserstoff. Unter diesen Gesichtspunkten stellen reFuels und synthetische Kraftstoffe keine effizienten Kraftstoffalternativen für den Pkw-Bereich dar, was jedoch nicht in der Maßnahme vorgesehen ist. Schwerlastbereiche und Lkw-Flotten kommen als Einsatzfelder eher in Betracht. Auch dort soll jedoch der Wirkungsgrad der Kraftstoffalternativen betrachtet werden.

Vertreter:innen der Wirtschaftsverbände sehen hingegen Potenziale zum klimaneutralen Betrieb der Pkw-Bestandsflotte mittels Power-to-liquid Kraftstoffen. Insbesondere in Anbetracht der hohen Zahl aktuell zugelassener Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sowie unter deren antizipierter Lebensdauer wird seitens einiger Verbandsvertreter:innen ein hohes Potenzial für eine klimaneutralere Restnutzung dieser Fahrzeuge betont. Bei der Herstellung der benötigten Power-to-liquid Kraftstoffe/reFuels soll zudem darauf geachtet werden, aufzuwendende Energien aus erneuerbaren Quellen und in Ländern mit guten Grundvoraussetzungen zu erzeugen oder auf Rest- und Abströme zu setzen. In diesem Zusammenhang wird auch eine geeignete Importstrategie diskutiert. Über die Nutzung und Förderung von reFuels bzw. wasserstoffbasierten Kraftstoffen im Pkw-Bereich konnte im Workshop keine Einigung gefunden werden.

Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten

Seitens der teilnehmenden Verbände wird hervorgehoben, dass die zentralen Handlungsschwerpunkte zur Erreichung des Verkehrswendeziels adressiert werden. Auch wenn Uneinigkeit bezüglich einzelner Maßnahmen besteht, stimmen die anwesenden Vertreter:innen der Verbände den Ambitionen zu. Der Fokus des Landes hinter der Gesamtstrategie soll jedoch stärker herausgearbeitet und betont werden, um Klarheit und Planungssicherheit zu gewährleisten. Alleingänge des Landes, mit Blick auf den Bund und Nachbarregionen, werden kritisch gesehen. Während ein ambitioniertes Vorgehen wünschenswert ist, muss die Gefahr eigener Benachteiligungen im Ländervergleich bedacht werden.

Übergreifend wird die Verbindlichkeit der Maßnahmen diskutiert und eine Freiwilligkeit in der Umsetzung als möglicherweise nicht ausreichend gesehen. Ergänzende Handlungsmöglichkeiten zur Erreichung des Verkehrswendeziels werden folglich in der aktiven Gestaltung und Kommunikation rund um das Thema gesehen.

3.3 Verkehrswendeziel: Weniger Kfz-Verkehr in den Kommunen

Kontext des Verkehrswendeziels

Die Reduktion des Verkehrsaufkommens stellt einen wirksamen Hebel zur Einsparung von Treibhausgasemissionen dar. Dies kann erreicht werden mit Maßnahmen, die sowohl Bestand als auch Neuzulassung von Pkw verringern und den Verkehr stattdessen auf Bahn, Bus, Rad und Fuß verlagern oder gänzlich vermeiden. Neben der CO₂-Einsparung erhöht weniger Kfz-Verkehr die Lebensqualität aller Mobilitätsteilnehmenden. Um den Kfz-Verkehr zu reduzieren, sollen der Straßenraum aufgewertet, Mobilität mit anderen Verkehrsmitteln ermöglicht und der Umweltverbund gestärkt werden. Mit Hilfe einer kostenorientierten Parkraumbewirtschaftung und der Umnutzung von Parkplatzflächen soll der öffentliche Raum umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt und mit Begegnungs- und Grünflächen aufgewertet werden. Außerdem sollen Carsharing-Angebote flächendeckend und mit hohen Qualitätsstandards im ganzen Land zur Verfügung stehen.

Zur Umsetzung des Verkehrswendeziels wurden folgende Maßnahmenvorschläge diskutiert:

- *Maßnahme 10: Straßenraum und Plätze gestalten und aufwerten*
- *Maßnahme 11: Mobilität mit weniger Pkw ermöglichen*
- *Maßnahme 12: Steigende Klimakosten sozial abfedern*
- *Maßnahme 13: Pendeln und Dienstreisen klimafreundlicher machen*
- *Maßnahme 14: Umweltverbund im Straßenverkehr*
- *Maßnahme 15: Verkehr multimodal und intelligent steuern*

Zusammenfassung der Diskussion zum Verkehrswendeziel

Grundsätzlich ist eine breite Unterstützung der Maßnahmen zur Erreichung des Verkehrswendeziels seitens der Verbände zu verzeichnen. Unterschiedliche Auffassungen unter den Verbänden treten vorrangig dann auf, wenn es um die konkrete Umsetzung und Ausgestaltung der Maßnahmen geht.

Ein ganzheitliches Vorgehen wird als zentral hervorgehoben: Das Verkehrswendeziel ist in starkem Maße mit anderen Verkehrswendezielen sowie Fragen der Stadtplanung, Quartiersentwicklung, des Wohnens, der Infrastruktur- und Strukturpolitik verknüpft. Daher wird die Zusammenarbeit mit den zuständigen Ressorts als notwendig erachtet. Darüber hinaus sollen insbesondere Fragen der sozialen Teilhabe und Gerechtigkeit in den unterschiedlichen Maßnahmen thematisiert und bereits in der Planung berücksichtigt werden. Um die breite Gesellschaft bestmöglich in den Transformationsprozess miteinzubeziehen, müssen die konkreten Ziele sowie etwaige Zielkonflikte herausgearbeitet und benannt werden.

Maßnahme 10: Straßenraum und Plätze gestalten und aufwerten

Die Maßnahme sieht eine kostendeckende Parkraumbewirtschaftung durch eine entsprechende Bepreisung mit sozialverträglicher Ausgestaltung sowie die Umnutzung von Parkplatzflächen vor. Verschiedene Vertreter:innen aus Sozial- und Wohlfahrtsverbänden sowie Umwelt- und Berufsverbänden merken dazu an, dass eine Reduktion des Verkehrsaufkommens ebenfalls mit einer entsprechenden Reduktion der Flächen einhergehen soll, die dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden. Generell werden Gerechtigkeit im Straßenraum sowie Beteiligungsformate über die Gestaltung als zentrale Bausteine der Maßnahmenumsetzung hervorgehoben.

Mehrere Vertreter:innen der Regional- und Mobilitätsverbände machen überdies darauf aufmerksam, dass im Zuge der Reduktion öffentlicher Parkplätze die Infrastruktur des Umweltverbunds zusätzlich belastet werden kann.

Ein gelungenes Parkraummanagement benötigt auch ein ausreichendes Kontroll- und Sanktionsregime der Verkehrsüberwachung, das derzeit in den Kommunen nicht vorhanden ist. Mit dem Fördertatbestand „Parkraumkonzeptionen“ schafft das Land eine Fördermöglichkeit. Einige Kommunen bzw. Entscheidungsträger:innen schrecken davor zurück, das als emotional aufgeladen wahrgenommene Thema Parkraumbewirtschaftung und Umnutzung von Parkraum anzugehen. Sozial- und Wohlfahrtsverbände spiegeln den Eindruck der kontroversen und zum Teil auch ablehnenden öffentlichen Meinung hinsichtlich Parkraummanagementmaßnahmen. Ein Wirtschaftsverband weist ergänzend darauf hin, dass uneinheitliche Gebührenstrukturen benachteiligend wirken und dazu führen können, dass verstärkt Ziele mit günstigen Parkpreisen gewählt werden. Dies unterstützt ein Mobilitätsverband: Besonders in kleinen Kommunen besteht die Sorge, dass Einkaufsstandorte an Attraktivität einbüßen. Von einem Umweltverband erfolgt der Vorschlag, mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Parken zu betreiben.

Maßnahme 11: Mobilität mit weniger Pkw ermöglichen

Carsharing-Angebote sollen flächendeckend und in guter Qualität in Baden-Württemberg zur Verfügung stehen. Von Sozial- und Wohlfahrtsverbänden wird Carsharing nicht als Selbstzweck angesehen, sondern funktioniert nur als Baustein eines ganzheitlich abgestimmten Mobilitätskonzepts. Die Diskussionen zeigen, dass es neben dem Carsharing eine breite Palette an Möglichkeiten zur Förderung des Mitfahrens gibt (z. B. Privatautos, Taxen etc.). Hinsichtlich der Standorte und Nutzungszwecke von Carsharing-Stationen herrscht ein unterschiedliches Meinungsbild. Während ein Regionalverband dafür plädiert, die Verfügbarkeit von Carsharing-Autos an Verkehrsknotenpunkten sicherzustellen, vertritt ein Mobilitätsverband die Position, dass Carsharing primär als multimodale Ergänzung angesehen und kaum in der intermodalen Verknüpfung genutzt wird.



Teilnehmende der Themenworkshops - Quelle: ifok GmbH

Eine grundlegende Herausforderung für die Umsetzung der Maßnahme besteht in der Kostendeckung von Carsharing-Anbietern – insbesondere in ländlichen Räumen, aber auch in Städten. Umwelt- und Mobilitätsverbände sowie Wirtschaftsverbände sprechen sich dafür aus, mit einer Anschubfinanzierung in Vorleistung für einen Angebotshochlauf zu gehen, um damit die Nachfrage zu erhöhen. Weitere Probleme stellen Mobilitätsverbänden zufolge die Verfügbarkeit von Stellplätzen und Ladepunkten dar, wodurch eine etwaige Expansion und erhöhte Verfügbarkeit des Angebots gehemmt wird.

Als eine weitere essenzielle Stellschraube wird die Kommunikation der Thematik angesehen: Umwelt-, Mobilitäts-, Regionalverbände und Landesagenturen betonen, dass die Vorteile des Carsharings aufgezeigt werden müssen, um dessen Sichtbarkeit zu erhöhen und Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu nehmen.

Maßnahme 12: Steigende Klimakosten sozial abfedern

Externe Kosten der Mobilität müssen sich in Klimakosten widerspiegeln. Auf Bundesebene geschieht dies durch einen CO₂-Preis. Die dadurch steigenden Kosten für den Pkw-Verkehr müssen jedoch zugleich abgedeckt werden, um Armut zu vermeiden und Teilhabe sicherzustellen. Die Umsetzung dieser Maßnahme legt insbesondere Diskussionsbedarfe zur konkreten Ausgestaltung sowie den Auswirkungen auf die Gesellschaft offen. Sozial- und Wohlfahrtsverbände regen an, beim Einlösen des Mobilitätsbudgets Wahlfreiheit zwischen den Verkehrsträgern sicherzustellen, um auch die Bevölkerung in ländlichen Räumen zu berücksichtigen. Aus Perspektive von Regional- und Mobilitätsverbänden ist es außerdem wichtig, keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu erzeugen, sondern die Abgabe beispielweise an die Einkommenssteuer zu koppeln. Einige Umwelt- und Mobilitätsverbände schlagen vor, diejenigen zu belohnen, die auf klimafreundliche Alternativen umsteigen, aber gleichzeitig darauf zu achten, nicht diejenigen zu benachteiligen, die keine verfügbaren Alternativen haben. Aus Sicht eines Wirtschaftsverbandes soll nicht ausschließlich der ÖPNV gefördert werden, da individuelle Mobilität (z. B. in Form von Carsharing) auch weiter angestrebt und unterstützt werden soll.

Handlungsmöglichkeiten sehen einzelne Akteur:innen in der gleichzeitigen Nutzung von aufeinander abgestimmten Push- und Pull-Maßnahmen. Beispielsweise kann eine City-Maut zusätzliche Einnahmen generieren, die wiederum im Zuge der sozialen Abfederung reinvestiert werden können.

Maßnahme 13: Pendeln und Dienstreisen klimafreundlicher machen

Um den berufsbezogenen Pkw-Verkehr klimafreundlicher zu gestalten, unterstützt das Land die Unternehmen beim betrieblichen Mobilitätsmanagement. Dem Ziel der Maßnahme stimmen die Verbände grundsätzlich zu. Das Land soll diesbezüglich eine Rolle als Vorreiter und Rahmengeber einnehmen. Jedoch unterscheiden sich die Ansichten, inwieweit zur Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ein verbindlicher gesetzlicher Rahmen nötig ist oder stattdessen Anreize über Förderungen geschaffen werden sollen. Ein Wirtschaftsverband spricht sich gegen eine gesetzliche Pflicht aus, da betriebliches Mobilitätsmanagement in vielen Unternehmen bereits umgesetzt wird. Stattdessen sollen Förderungen (z. B. für Ladesäulen) sowie Beratungsangebote ausgeweitet werden. In dem Zuge wird von anderen Akteur:innen die Frage aufgeworfen, wie dennoch Verbindlichkeit sichergestellt werden kann. Mehrere Sozial- und Wohlfahrtsverbände regen an, dass die entsprechende Infrastruktur verfügbar sein muss, sodass betriebliches Mobilitätsmanagement zur Stärkung des Umweltverbunds beitragen kann.

Maßnahme 14: Umweltverbund im Straßenverkehr

Um den Umweltverbund zu stärken, muss die Reisezeit im Verhältnis zum Pkw-Verkehr mindestens genau so attraktiv sein. Dafür sollen Beschleunigungen des Bus- und Radverkehrs durch unterschiedliche und passgenaue Maßnahmen ermöglicht werden. Die Maßnahme findet weitgehend die Unterstützung der Verbände. Lediglich hinsichtlich der Umsetzung in ländlichen Räumen sowie der Klimawirksamkeit der Maßnahme zeigen sich Klärungs- und Nachschärfungsbedarfe. Laut Regionalverbänden ist der Ausbau der entsprechenden Infrastruktur eine Voraussetzung für die Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs in ländlichen Räumen. Dem entgegen steht die Perspektive, dass Busse mit digitalen Lösungen beschleunigt und innerhalb von Kommunen prioritär behandeln werden können (z. B. durch Ampel-Vorrangschaltung). Darüber hinaus sollen auch für den Radverkehr Beschleunigungs- und Priorisierungsmaßnahmen in Betracht

gezogen werden. Herausforderung hierfür sind jedoch die zu langen Planungszeiten für Radwege, weswegen auch Lösungen zur Raumumverteilung innerhalb der bestehenden Infrastruktur in Betracht gezogen werden sollen.



Teilnehmende der Themenworkshops - Quelle: ifok GmbH

Maßnahme 15: Verkehr multimodal und intelligent steuern

Der Verkehr soll über die Verkehrsträger hinweg gesteuert und intelligent vernetzt werden. Die Maßnahme wird von den Verbänden begrüßt. Uneinigkeit herrscht lediglich hinsichtlich der Frage, inwieweit die Umsetzung der Maßnahme eine Pflichtaufgabe für Kommunen sein soll. Von Vertreter:innen der Verwaltung wird gegenüber einer Pflichtaufgabe bevorzugt, dass Anreize geschaffen sowie Rahmenbedingungen und Werkzeuge bereitgestellt werden müssen, um die Umsetzung forcieren zu können. Vor allem in kleineren Kommunen stockt die Umsetzung, da Handlungsbedarfe nicht erkannt oder aufgrund mangelnder personeller und/oder finanzieller Ressourcen nicht angegangen werden können. Schließlich ist die Betreuung solcher Stationen eine zusätzliche Daueraufgabe.

Weitere Ergänzungen betreffen die Standortkriterien für Mobilitätsstationen oder -punkte. Als wichtig wird erachtet, Mobilitätspunkte nicht nur an Bahnhöfen und Gewerbegebieten zu errichten, sondern auch Quartiere bzw. den Weg von der Haustür zur Station mitzudenken. Ein einfacher Zugang zu den Stationen ist erforderlich. Außerdem wird vorgeschlagen, die Mobilitätsstationen mit weiteren Nutzungszwecken aus verschiedenen Lebensbereichen zu verknüpfen und entsprechend zu gestalten (z. B. als Co-Working-Spaces, Dienstleistungszentren etc.).

Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten

Bei der Umsetzung der Maßnahmen kommt den Kommunen eine zentrale Rolle zu. Diese wird jedoch sowohl personell als auch finanziell als aufwändig eingeschätzt. Insbesondere kleinere Kommunen benötigen dabei Unterstützung, die in Form von interkommunalen Projekten (zwecks Ressourcen) und klaren Leitfäden (zwecks Handlungsmöglichkeiten) geleistet werden kann. Die Diskussionen zeigen außerdem, dass die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmenumsetzung einen Balanceakt zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen einer Vielzahl von Zielgruppen darstellt. Die Umsetzung hängt außerdem von der Bereitstellung bedarfsgerechter Infrastruktur ab, während dafür nötige Planungszeiten und -aufwände derzeit jedoch als zu lang bewertet werden. Diese Problematik gilt aus Sicht der Verbände umso mehr für ländliche Räume.

Die Diskussionen zur Umwidmung des Straßenraums unterstreichen gleichermaßen die Komplexität und die Wichtigkeit der Thematik der Flächenkonkurrenz. Die Umsetzung der Maßnahmen muss verschiedensten Anforderungen gerecht werden. Dazu zählen unter anderem soziale Teilhabe, Monitoring der Auswirkungen (z. B. Verlagerungseffekte) und die Einrichtung eines angemessenen und wirksamen Kontroll- bzw. Sanktionsregimes. Bei der Umsetzung sind deshalb Öffentlichkeitsarbeit und Transparenz zentral für die Akzeptanz und die bedürfnisorientierte Gestaltung. Eine mehrfach genannte Handlungsmöglichkeit ist die Förderung experimenteller Maßnahmen oder von Modellprojekten, die im Erfolgsfall verstetigt werden können.

3.4 Verkehrswendeziel: Mehr Wege selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß

Kontext des Verkehrswendeziels

Damit die Reduktion des Kfz-Verkehrs gelingt und gleichzeitig die individuelle Mobilität erhalten bleibt, muss Verkehrsaufkommen auf andere Transportmittel verlagert werden. Besonders kurze bis mittlere Wegstrecken bieten großes Potenzial zur gesunden und klimaneutralen individuellen Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad. Bis 2030 sollen deshalb die Anteile des Radverkehrs von zehn Prozent auf 20 Prozent und des Fußverkehrs von 21 Prozent auf 30 Prozent der Wege steigen. Hierfür sollen bis 2030 7.000 Kilometer RadNETZ Baden-Württemberg ausgebaut und zudem durch 20 Radschnellwege ergänzt werden. Fußgängerfreundliche Infrastruktur für Kommunen der kurzen Wege werden durch Förderprogramme des Landes für Kommunen unterstützt.

Zur Umsetzung des Verkehrswendeziels wurden folgende Maßnahmenvorschläge diskutiert:

- *Maßnahme 16: Durchgängige und attraktive Radverkehrsnetze schaffen*
- *Maßnahme 17: Selbstaktive Mobilität stärken*
- *Maßnahme 18: Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöhen*
- *Maßnahme 19: Mehr Aufenthaltsqualität in Stadt und Land schaffen*

Zusammenfassung der Diskussion zum Verkehrswendeziel

Die Maßnahmen zur Erreichung des Verkehrswendeziels werden größtenteils begrüßt. Die Verbände betonen darüber hinaus den hohen Zeit- und Handlungsdruck, damit bis zum Jahr 2030 die gewünschten Effekte sichtbar werden. Weiterhin wird auch eine ganzheitliche Herangehensweise gefordert, in der die unterschiedlichen Maßnahmen und Verkehrsträger nicht isoliert voneinander betrachtet werden. Wiederkehrende Schwerpunkte bezüglich der Umsetzung dieser Maßnahme liegen auf der Wichtigkeit von Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der zentralen Rolle von Kommunen vor dem Hintergrund von Planungshorizonten und finanziellen sowie personellen Ressourcen.

Maßnahme 16: Durchgängige und attraktive Radverkehrsnetze schaffen

Die Maßnahme zur Schaffung eines RadNETZes Baden-Württemberg und 20 Radschnellwegen erfährt eine hohe Zustimmung seitens der Verbände. Ergänzend wird von einem Regionalverband angeregt, eine multimodale Anbindung an andere Verkehrsträger zu gewährleisten. Darüber hinaus weisen ein Umwelt- und ein Regionalverband auf das Thema der Verkehrssicherheit durch bauliche Trennung hin (ggf. im Zuge einer Umverteilung der Verkehrsflächen).

Zugleich bemängeln mehrere Vertreter:innen der Mobilitäts- und Regionalverbände die zu langen sowie zeit- und ressourcenintensiven Planungshorizonte (personell und finanziell). Besonders für kleine Kommunen stellen Mittelbeantragung und -bewirtschaftung eine Schwierigkeit dar. Mögliche Lösungsansätze hierfür sind die Nutzung bestehender Tools (wie z. B. Radroutenplaner) sowie Fördervereinfachungen seitens des Landes. Darüber hinaus zeigen sich Abstimmungen sowie Vereinbarungen zwischen Landkreisen als herausfordernd, worauf von einem Sozial- und Wohlfahrtsverband hingewiesen wird. Ein Umweltverband vertritt die Auffassung, dass Planungsaufwand und -ertrag mitunter nicht im richtigen Verhältnis stehen. Einige Regionalverbände merken an, dass die Planung von Radschnellwegen vom Soll- statt vom Ist-Zustand ausgehen soll. Ein Wirtschaftsverband weist darauf hin, dass die Auswirkungen der Maßnahme betrachtet werden müssen, um etwaigen Zielkonflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern vorzubeugen.

Maßnahme 17: Selbstaktive Mobilität stärken

Um den Fußverkehr zu stärken, sollen durchgängige attraktive und kommunale Fußverkehrsbasisnetze zur Regel werden. Die Diskussionen zur Maßnahme zeigen, dass der Maßnahme und den dahinterliegenden Zielen verbandsübergreifend eine auffällig hohe Wichtigkeit zugesprochen wird. Generell bemängelt eine Vielzahl an Verbänden die bisher stark technisch orientierte Auslegung der Maßnahme. Demzufolge sollen Aspekte wie Gesundheit sowie die Qualität des öffentlichen Raumes und der Infrastruktur stärker hervorgehoben werden. So sollen beispielsweise die Bevorrechtigung bei Ampelschaltungen oder kürzere Wege durch direkte Querungsmöglichkeiten zu einer attraktiveren und intuitiveren Mobilität zu Fuß beitragen.

Des Weiteren wird die wichtige Rolle des Fußverkehrs für Multimodalität und Logistik hervorgehoben. Vertreter:innen der Regionalverbände regen an, dass der Fußverkehr in der letzten Meile als Zubringerfunktion zu anderen Verkehrsträgern mitgedacht werden soll. Außerdem raten ein Sozial- und Wohlfahrtsverband wie auch ein Wirtschaftsverband dazu, Beteiligungsformate zu stärken und sich die Wirkungskreise von Unternehmen und Verbänden zunutze zu machen.

Maßnahme 18: Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöhen

Um die Sicherheit für Fuß- und Radverkehr zu erhöhen, soll die Einführung von Tempo 30 innerorts im Ermessen der Behörden vereinfacht werden. Bei einigen Berufs-, Mobilitäts- und Umweltverbänden trifft die Maßnahme auf hohe Zustimmung. Ergänzend werden außerdem außerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen gefordert – insbesondere zwischen Ortschaften in ländlichen Räumen. Ein Regionalverband hingegen merkt an, dass mit der Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts auch der Öffentliche Verkehr verlangsamt wird. Von einem Wirtschaftsverband werden etwaige Verlagerungseffekte des Verkehrs in Wohngebiete als mögliche ungewünschte Konsequenz hervorgehoben.

Darüber hinaus werden infrastrukturelle Maßnahmen erwähnt, wie beispielsweise die Sicherstellung öffentlicher Wegbeleuchtung oder auch die bauliche Freihaltung von Straßenecken zur besseren Einsehbarkeit. Zudem betonen die Verbände die Wichtigkeit von Prävention (z. B. durch Verkehrserziehung für *alle* Verkehrsteilnehmenden) und Vollzug. Vertreter:innen der Regionalverbände fordern hierzu gezielte Fördermöglichkeiten für Kommunen zur Beseitigung von Gefahrenquellen.

Maßnahme 19: Mehr Aufenthaltsqualität in Stadt und Land schaffen

Die Gestaltung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten erhält Zuspruch von den Verbänden. Sowohl Umwelt- als auch Sozial- und Wohlfahrtsverbände heben insbesondere für diese Maßnahme die Notwendigkeit hervor, die betroffenen Personengruppen (wie auch z. B. Nachbarschaftsinitiativen oder Gewerbeverbände) zu beteiligen und ihnen explizit Mitgestaltung zu ermöglichen. Von einem Regionalverband wird angemerkt, dass über die Ortsmitten hinaus auch Verbindungen zu Bahnhöfen und deren Umfeld in den Blick genommen werden sollen. Vertreter:innen der Verwaltung und von Mobilitätsverbänden plädieren außerdem für die (rechtliche) Ermöglichung und Förderung vorübergehender Maßnahmen sowie eine visuell ansprechende Gestaltung der Ortsmitten. Weiterhin raten Vertreter:innen eines Mobilitäts- sowie Wirtschaftsverbands, in den Förderbedingungen eine Prüfungspflicht für Sharing-Bedarfe und -Bedingungen festzuschreiben.

Als weniger bedeutsam hingegen schätzen Regional- und Umweltverbände die Planung und den Bau von Ortsumgehungsstraßen ein. Vertreter:innen von Umwelt- und Mobilitäts- sowie Regionalverbänden schlagen vor, Rückbau vor Neubau im Straßenbau zu priorisieren und die Notwendigkeit von Aus- und Neubaumaßnahmen zu prüfen. Zur Bewältigung der Maßnahmen bedarf es aus Sicht von Regionalverbänden mehr personeller Ressourcen und Bestrebungen hin zu interkommunaler Bündelung von Aufgaben.

Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten

Wie in Kapitel 3.4 skizziert, wird auch hinsichtlich der Steigerung der aktiven Mobilität den Kommunen eine zentrale Stellung zugewiesen, die jedoch durch zu geringe Ressourcen und aufwändige Planungsprozesse gehemmt wird. Daraus resultieren

beispielsweise Forderungen nach Fördervereinfachungen, gesetzlichen Rahmungebungen sowie einheitlichen und verpflichtenden Standards. Um dennoch zur Zielerreichung beizutragen, werden derzeit Abwägungsentscheidungen von Aufwand und Ertrag zur Maximierung des Nutzens als nötig angesehen. Des Weiteren wird zur Umsetzung des Verkehrswendeziels die Notwendigkeit von landkreisübergreifender Zusammenarbeit sowie der interkommunalen Bündelung von Vorhaben betont.

Bezüglich der Umsetzung der Maßnahmen wird der gesellschaftliche Einbezug in besonderem Maße Wichtigkeit beigemessen. So sollen Beteiligungsformate gestärkt und besonderer Wert auf begleitende Information und Kommunikation (vor allem positive Werbung) gelegt werden. Auch die Umsetzung temporärer Maßnahmen kann hilfreich sein. Dabei sollen die Auswirkungen auf Sicherheit (inkl. Prävention und Vollzug) und etwaige Verschiebungen des Verkehrs im Blick behalten werden.

3.5 Verkehrswendeziel: Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs

Kontext des Verkehrswendeziels

Der Öffentliche Verkehr ist als kollektiver Verkehrsträger ein Schlüsselement für ressourcenschonende Mobilität und bildet somit das Rückgrat der Mobilitätswende. Nur mit einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV kann eine Alternative zum Pkw-Verkehr geschaffen werden.

Der Öffentliche Verkehr soll ein besseres Angebot und mehr Kapazitäten aufweisen. Neben der Erhöhung der Zuverlässigkeit und Beschleunigung von Bahnen und Bussen soll ein erheblicher Ausbau des Angebots durch Fahrplan- und Taktverdichtungen in allen Räumen – auch in Randzeiten und am Wochenende (fünf bis 24 Uhr) – ein verlässliches Angebot bieten. In einer ersten Stufe soll die Mobilitätsgarantie bis 2026 zu gängigen Verkehrszeiten die Anbindung aller Orte in städtischen Räumen im 15-Minuten-Takt und in ländlichen Räumen im 30-Minuten-Takt ermöglichen.

In Regionen mit wenigen Angeboten an Öffentlichem Verkehr sowie in Randzeiten sollen flexible und nachfragegesteuerte On-Demand-Verkehre den Öffentlichen Verkehr ergänzen. Für die Fahrgäste sollen die Verkehrsverbünde einfache, verständliche und attraktive Tarife anbieten.

Zur Umsetzung des Verkehrswendeziels wurden folgende Maßnahmenvorschläge diskutiert:

- *Maßnahme 20: Mit Bahn und Bus Mobilität garantieren*
- *Maßnahme 21: ÖPNV beschleunigen und zuverlässig machen*
- *Maßnahme 22: Schieneninfrastruktur leistungsfähig etablieren*
- *Maßnahme 23: Einfache, verständliche und attraktive Tarife anbieten*
- *Maßnahme 24: Langfristige Finanzierung für ÖPNV*
- *Maßnahme 25: On-Demand-Verkehre ausbauen*

Zusammenfassung der Diskussion zum Verkehrswendeziel

Das Verkehrswendeziel „Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs“ wird von den Verbänden als wichtiger Beitrag zur Verkehrswende unterstützt. Die Aussagen der Steckbriefe werden weithin geteilt und als richtig wahrgenommen. Um das Verkehrswendeziel umsetzen zu können, ist die hierfür notwendige Finanzierung sicherzustellen. Dies erfordert Anstrengungen von Bund, Land und Kommunen. Die Umsetzung erfordert gleichermaßen eine gute Kommunikation, beispielsweise bei der Einführung von Instrumenten, die die Bevölkerung jenseits des Fahrscheinerwerbs (z.B. mittels der Einführung eines Mobilitätspasses als Finanzierungsinstrument für Kommunen) an der Finanzierung beteiligen, aber auch Mut zum Handeln. Es muss ein Bewusstsein für die Dringlichkeit der Umsetzung geschaffen werden, da die Klimapolitik unter hohem Zeit- und Handlungsdruck steht.

Maßnahme 20: Mit Bahn und Bus Mobilität garantieren

Die Mobilitätsgarantie, die ein ÖPNV-Angebot im 15- respektive 30-Minuten-Takt von fünf bis 24 Uhr in ihrer Endausbaustufe vorsieht, muss verbindlich zu einem guten und verlässlichen ÖPNV-Angebot führen. Neben der Taktverdichtung müssen Fahrzeugkapazitäten erhöht werden, um ein qualitativ hochwertiges Angebot zu schaffen. Weithin wird deshalb insbesondere seitens Vertreter:innen von Sozial- und

Wohlfahrtsverbänden sowie Berufsverbänden die Auffassung vertreten, dass es sich hierbei um eine kommunale Pflichtaufgabe handeln soll. Einige Vertreter:innen der Verwaltung weisen darauf hin, dass das Land dann für die Kosten aufkommen muss, um das Konnexitätsprinzip einzuhalten.



Teilnehmende der Themenworkshops - Quelle: ifok GmbH

Um die Wirkung der Maßnahme zu evaluieren, schlagen Vertreter:innen aus Umweltverbänden die konstante Vermittlung des Stands des Angebotsausbaus vor. Vertreter:innen aus Regionalverbänden fordern ergänzend die Messung der Klimaeffekte, die die Mobilitätsgarantie durch Verminderung des Anteils des Pkw-Verkehr erbringt. Mobilitätsverbände und Regionalverbände benennen die Wirtschaftlichkeit der Taktverdichtung des ÖPNV im ländlichen Raum sowie während der Randzeiten als Herausforderung. On-Demand-Verkehre können hierbei eine Lösung darstellen (s. Maßnahme 25).

Maßnahme 21: ÖPNV beschleunigen und zuverlässig machen

Um die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit zu verbessern, muss es mehr Abstimmung zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern geben. Erforderlich sind eine konsequente Digitalisierung und eine ausreichende Infrastruktur. Vertreter:innen aus Mobilitätsverbänden sowie Verkehrsverbänden regen an, dass bei der Schiene Fern-, Nah- und Güterverkehr in der Maßnahme gemeinsam gedacht werden. Dies betrifft beispielsweise die Schienenkapazitäten (s. Maßnahme 22) und Baustellenplanungen. Für die Verbesserung der Pünktlichkeit fordern einzelne Mobilitätsverbände sowie Vertreter:innen der Verkehrsunternehmen und -verbände, dass ausreichende Puffer in den jeweiligen Fahrplänen eingeplant werden. Zur verbesserten Anschlusssicherheit schlagen sie vor, die Sicht der Nutzer:innen in den Vordergrund zu rücken, indem die Reisendenverspätung statt der Zugverspätung betrachtet und minimiert wird. Außerdem müssen im Sinne der Barrierefreiheit Umstiege auch für Personen im Rollstuhl, mit Kinderwagen oder mit Fahrrädern ermöglicht werden.

Ein weiterer wichtiger Hebel ist für einige Vertreter:innen der Verwaltung und der Mobilitätsverbände die Verbesserung des Umstiegs zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (wie den Umstieg von Bus auf Zug). Von Vertreter:innen mehrerer Mobilitäts- und Umweltverbände sowie von Wirtschafts- und Arbeitgeberverbänden wird zudem eine Voranmeldung von Anschlüssen oder Alternativvorschlägen (ggf. per App) als ein sinnvolles Instrument für die Anschlusssicherheit benannt.

Maßnahme 22: Schieneninfrastruktur leistungsfähig etablieren

Für eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Infrastruktur setzt sich das Land gegenüber dem Bund für einen kapazitätserhöhenden Aus- und Neubau der Schiene sowie für eine sichere Finanzierung aus Bundesmitteln und das notwendige Personal ein. Vertreter:innen aus Regional- und Umweltverbänden fordern bezüglich der Maßnahme die Schaffung hochleistungsfähiger Achsen und die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur und Fahrzeuge, auch in den Kommunen. Aus Sicht von Wirtschaftsverbänden muss insbesondere der Güterverkehr mitgedacht werden. Für die schnelle Umsetzung fordern mehrere Vertreter:innen von Mobilitätsverbänden, Verkehrsverbänden, Regional- sowie Umweltverbänden die Beschleunigung von

Planungs- und Ausbaurverfahren. Gleichzeitig betonen Vertreter:innen aus Regionalverbänden, dass eine Erhöhung der Akzeptanz für Schienenprojekte notwendig ist. Für den Ausbau bedarf es aus Sicht von Vertreter:innen von Verkehrsverbänden, Umweltverbänden und Verwaltung eindeutiger Zuständigkeiten für Förderungen sowie deren Kommunikation. Neben dem physischen Ausbau der Schiene können digitale Maßnahmen die Schienenkapazität erhöhen. In diesem Zusammenhang bedarf es auch einer Aktualisierung der Leit- und Sicherungstechnik. Darüber hinaus müssen die Strecken weiter elektrifiziert werden. Bei der Wahl des zu verwendenden Stroms in Verkehrsverträgen wird unter anderem von Verkehrsverbänden eine Festlegung auf Ökostrom gefordert.

Maßnahme 23: Einfache, verständliche und attraktive Tarife anbieten

Für die Kund:innen sollen die Tarife einfach, verständlich und attraktiv sein. Diese Maßnahme wird von allen Verbänden begrüßt. Dabei plädieren Berufs- und Umweltverbände dafür, dass die Vereinfachung nicht nur für Zeitkarten umgesetzt wird, sondern auch Gelegenheitsfahrten umfasst. Hier wird von Regionalverbänden ein Check-In-Check-Out-System mit Best-Price-Abrechnung als unkomplizierte Lösung angesehen. Von einzelnen Vertreter:innen der Verkehrsverbände wird die Herausforderung angesprochen, dass Tarifvergünstigungen nicht zulasten der Verkehrsunternehmen im Sinne von Mindereinnahmen gehen sollen.

Das bundesweite 49-€-Ticket (Deutschlandticket), das sich zum Zeitpunkt der Verbändebeteiligung noch in der Diskussion befand und dessen genaue Ausgestaltung noch nicht beschlossen war, wird kontrovers diskutiert. Einerseits vereinfacht das Ticket Nahverkehrstarife über ganz Deutschland hinweg, andererseits gibt es seitens der Verbände verschiedene Bedenken: Es wird viel Unsicherheit kommuniziert, ob das 49-€-Ticket dauerhaft eingerichtet und ob der Preis ansteigen wird. Diese Unsicherheit gefährdet aus Sicht eines Wirtschaftsverbandes die Option, das 49-€-Ticket als Jobticket anzubieten. Zudem wird aus dem Kreis der Mobilitätsverbände angemerkt, dass es einer Ermäßigung des 49-€-Tickets für bestimmte soziale Gruppen bedarf.

Maßnahme 24: Langfristige Finanzierung für ÖPNV

Der Mobilitätspass als Finanzierungsinstrument zum Ausbau des ÖPNV und der Entlastung der Straßen erfordert ein hohes Maß an Kommunikation vor Ort. Dies kann laut einiger Vertreter:innen aus Mobilitäts- und Umweltverbänden beispielsweise über die Orientierung an Best-Practice-Beispielen aus anderen Ländern geschehen. Bei der Einführung des Mobilitätspasses sollten soziale Aspekte (z. B. die Miethöhe in der Region) und das Mobilitätsverhalten (Pendel- und Wirtschaftsverkehr, Anteil Radverkehr am Modal Split) mitbetrachtet werden. Ein Wirtschaftsverband hebt zudem hervor, dass Kommunen die Entscheidungsmöglichkeit für passgenaue Lösungen übertragen bekommen müssen. Insbesondere müssen regionale Verkehrsverflechtungen bei der Einführung mitbetrachtet werden. Den Kommunen sollen dabei Umsetzungshilfen unterstützend zur Verfügung gestellt werden.

Maßnahme 25: On-Demand-Verkehre ausbauen

On-Demand-Verkehre, die in Schwachlasträumen und -zeiten den Öffentlichen Verkehr ergänzen, werden als sinnvolle Maßnahme zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots gesehen. Ein Verkehrsverbund sowie einzelne Mobilitätsverbände bezweifeln jedoch, dass sich ein eigenwirtschaftlicher Betrieb realisieren lässt. Deshalb wird vorgeschlagen, On-Demand-Verkehre und Linienverkehre in gemeinsamen Ausschreibungen zu kombinieren. Außerdem soll On-Demand-Verkehr in Zusammenarbeit mit Taxiunternehmen gestaltet werden. Ein Wirtschaftsverband regt an, in Fördermaßnahmen ländliche Räume zu betrachten.

Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten

Als Herausforderung bezüglich der Umsetzung der Maßnahmen wird die notwendige Finanzierung durch Bund, Land und Kommunen betont. Neben der Finanzierung hängt auch die Ausgestaltung mehrerer Maßnahmen von der Bundesebene ab. Bundesweite Maßnahmen wie das 49-€-Ticket müssen beständig und verlässlich sein. Zudem stellt die Verfügbarkeit von Personal eine Hürde bei der Erreichung des Verkehrswendeziels "Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs" dar.

Zur Erreichung des Verkehrswendeziels ist es zudem wichtig, die Qualität und das Image des ÖPNV als Gesamtsystem zu verbessern. Dazu muss einerseits der „Wohlfühl-Faktor“ des ÖPNV steigen, indem die Verkehrsmittel und Haltestellen an Aufenthaltsqualität gewinnen und bequem zu nutzen sind. Andererseits müssen die Fahrgastinformationen verbessert werden. Eine Verkehrsleitzentrale kann eingesetzt werden, um Anschlüsse besser zu koordinieren. Dazu sollten auch Daten aus Suchanfragen und Buchungen systematisch ausgewertet werden, um wichtige Verbindungen zu identifizieren.

3.6 **Übergeordnete Maßnahmen**

Kontext des Verkehrswendeziels

Neben den Maßnahmen zu den einzelnen Verkehrswendezielen beinhaltet das Landeskonzept Mobilität und Klima auch einige übergeordnete Maßnahmen, die die generelle Funktionsfähigkeit und Klimabilanz des Verkehrssektors in den Blick nehmen und auf mehrere der Verkehrswendeziele einzahlen. Darunter fallen unter anderem die Förderung und Entwicklung einer Mobilitätskultur im Land sowie übergreifende verkehrsplanerische Maßnahmen.

Viele der diskutierten Maßnahmen, die zur Erreichung der Verkehrswendeziele erarbeitet wurden, benötigten die Unterstützung und Akzeptanz der Bevölkerung. Die Bereitschaft der Bürger:innen, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern und die Verkehrswende voranzubringen, ist daher Grundvoraussetzung für effektive Schritte im Klimaschutz im Verkehr. Ergänzend liefert Baden-Württemberg die Voraussetzungen und Weichen, die es auf planerischer und organisatorischer Ebene zu stellen gilt. So bietet das Land Anreize zur Ausgestaltung von Klimamobilitätsplänen und setzt sich übergeordnet für eine Fachkräftegewinnung ein.

Im Bereich der übergeordneten Maßnahmen wurden folgende Maßnahmenvorschläge diskutiert:

- *Maßnahme 26: Nachhaltige Mobilitätskultur entwickeln*
- *Maßnahme 27: Verkehrsplanung auf Klimaschutz ausrichten*
- *Maßnahme 28: Siedlungsstrukturen verkehrssparend gestalten*
- *Maßnahme 29: Straßeninfrastruktur sicherstellen*
- *Maßnahme 30: Straßenbau an Klimaziele anpassen*
- *Maßnahme 31: Digitale Mobilität ermöglichen*
- *Maßnahme 32: Arbeit in der Verkehrswende attraktiv machen*

Zusammenfassung der Diskussion zum Verkehrswendeziel

Die übergeordneten Maßnahmen und Querschnittsthemen wurden in der abschließenden Sitzung diskutiert und durch die Verbände weitestgehend unterstützt. Themen wie Mobilitätskultur, eine an den Klimazielen ausgerichtete Verkehrs- und Infrastrukturplanung sowie Fachkräftemangel stellen die Erreichung der Verkehrswendeziele jedoch vor Herausforderungen und bedürfen eines ambitionierten Vorgehens. So muss eine von allen getragene und zum Umdenken bewegende Mobilitätskultur mit den Menschen entwickelt und soziale Teilhabe in der Mobilität in den Vordergrund gestellt werden. Klimamobilitätspläne nach dem Vorbild der Nachhaltigen Urbanen Mobilitätspläne (SUMP) werden durch Verbände und Verwaltung als geeignetes Mittel angesehen, um die Verkehrswende voranzubringen. In der Ausgestaltung und Umsetzung der Klimamobilitätspläne ergeben sich jedoch noch Fragen und Anpassungsbedarfe.

Als übergeordnetes Thema zur Umsetzung der Verkehrswendeziele wird der Fachkräfte- und Personalmangel hervorgehoben. Dies betrifft nicht nur Stellen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung, sondern auch in der Aus- und Durchführung der diskutierten Maßnahmen. Die Verbände sind sich darüber einig, dass entsprechende Stellen mit genügend finanziellen Mitteln und attraktiven Arbeitsbedingungen ausgestattet sein müssen.

Maßnahme 26: Nachhaltige Mobilitätskultur entwickeln

Das Ziel, eine nachhaltige Mobilitätskultur zu entwickeln, stößt auf breite Unterstützung der Verbände. Sie regen allerdings an, über den bisherigen Fokus der Maßnahme zur Etablierung einer Servicestelle "Marketing für die Verkehrswende" hinauszugehen und ambitionierter zu sein. Im Hinblick auf die bisherige Kommunikation des Ministeriums für Verkehr werden von den Verbänden einige frühere Kampagnen als gute Vorbilder genannt. Dennoch kommt von einzelnen Umweltverbänden der Hinweis, dass die Kommunikation bisher noch stark autozentrisch ist. Die Verkehrswende muss auch durch Politik und Verwaltung konsequent vorgelebt werden. Viele der Verbände betonen, dass Kommunikation zwar wichtig ist, aber nicht der alleinige Ansatzpunkt zur Veränderung der Mobilitätskultur sein darf. Ergänzend wird deshalb von einem Berufsverband betont, dass auch der Ausbau von Service und Angebot sowie die Generierung und der Transfer von Wissen eine hohe Bedeutung haben.

Große Übereinstimmung besteht darin, dass Verbände, Bürger:innen und zivilgesellschaftliche Akteur:innen in der Entwicklung einer Mobilitätskultur eingebunden sein sollen. Einzelne Regionalverbände geben zu bedenken, dass insbesondere in finanziell schwächeren Kommunen kaum Kapazitäten für Kommunikationsmaßnahmen zu Verfügung stehen. Ein Berufsverband sowie mehrere Umweltverbände weisen darauf hin, dass bei der Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur insbesondere auch schwer erreichbare Gruppen in den Blick genommen werden sollen, beispielsweise durch Kommunikation in mehreren Sprachen und die Einbindung von Faktenchecks.

Maßnahme 27: Verkehrsplanung auf Klimaschutz ausrichten

Die Diskussion zu kommunalen Klimamobilitätsplänen zeigt den Zielkonflikt zwischen kommunaler Selbstbestimmung und der Forcierung der Klimaziele auf. So weisen einige Vertreter:innen der Verwaltung auf die kommunale Planungshoheit hin, die vor Ort passende Lösungen hervorbringt, und raten von verbindlichen Vorgaben zur Erstellung von Klimamobilitätsplänen ab. Auch ein Umweltverband verweist darauf, dass es sich beim Instrument um einen Eingriff in die kommunale Planungshoheit handelt.

Mehrere Vertreter:innen aus Umweltverbänden sowie eines Wirtschaftsverbandes regen demgegenüber an, bei der Etablierung von Klimamobilitätsplänen Verbindlichkeit zu schaffen. Angedacht wird beispielsweise eine Verpflichtung, die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen oder die Pläne bereits bis 2025 zu erstellen.

Einige Vertreter:innen der Regionalverbände weisen auf die Schwierigkeiten kleinerer Kommunen hin, einen Klimamobilitätsplan zu erstellen. Sie schlagen vor, Kommunen auf Landkreisebene zu ermöglichen, einen gemeinsamen Klimamobilitätsplan zu entwickeln. Wichtig ist außerdem, dass die Vorgaben und Förderprogramme frühzeitig und klar kommuniziert werden. Einige Vertreter:innen von Umweltverbänden und Verwaltung regen zudem an, bestimmte Maßnahmen innerhalb von Klimamobilitätsplänen zu priorisieren und durch höhere Förderquoten anzureizen.



Teilnehmende der Themenworkshops - Quelle: ifok GmbH

Maßnahme 28: Siedlungsstrukturen verkehrssparend gestalten

Auch bei dieser Maßnahme, die die Erstellung von Regionalplänen auf Grundlage der Klimaschutzziele vorsieht, zeigt sich in der Diskussion ein Zielkonflikt zwischen kommunaler Zuständigkeit und dem Ambitionsniveau. Einige Regionalverbände verweisen auf die kommunale Selbstverwaltung, aber auch auf den Unterstützungsbedarf von Kommunen bei der Weiterentwicklung ihres Verkehrssektors. Einige Umweltverbände wünschen sich mehr Verbindlichkeit bei der Umsetzung der Maßnahme.

Ein Hauptthema der Diskussion ist die benötigte Verdichtung. Ein Regionalverband regt an, die Mobilitätsdichte auf Quartiersebene herunterzubrechen. Von einigen Sozial- und Wohlfahrtsverbänden folgt der Hinweis, dass bei der Verdichtung der Siedlungen neben Arbeit und Wohnen auch Freizeit mitgedacht werden soll. Zudem wird die Notwendigkeit betont, die Verlagerung und Priorisierung von Verkehren zu bedenken. So erfolgt insbesondere von einem Berufsverband sowie einigen Umweltverbänden die Forderung, die Anbindung von Kommunen an den Öffentlichen Verkehr auszuweiten. Einige Wirtschaftsverbände geben zu bedenken, dass eine Verbesserung der Anbindung an den Schienenverkehr zwar wünschenswert, aber in der Praxis schwer umzusetzen ist. Im Falle des Rückbaus von Verkehrsflächen fordert ein Regionalverband, dass Rad- und Fußverkehr nicht betroffen sein dürfen.

Maßnahme 29: Straßeninfrastruktur sicherstellen und Maßnahme 30: Straßenbau an Klimaziele anpassen (Maßnahmen wurden gemeinsam diskutiert)

Der Umgang und die Gestaltung der Straßeninfrastruktur stellt sich als kontroverses Thema zwischen den Verbänden heraus. Die Diskussion zeigt, dass die Herausforderungen in diesem Bereich vor allem in der Gewinnung von gesellschaftlicher Akzeptanz und der Kompromissfindung liegen. Teilweise, insbesondere von Vertreter:innen mehrerer Umweltverbände, wird Kritik am weiteren Straßenausbau geübt sowie vor induziertem Verkehr und erhöhtem Flächenverbrauch gewarnt. Vielmehr wird eine Fokussierung auf die Aufrechterhaltung des Bestandes gefordert. Einige Wirtschaftsverbände heben demgegenüber die Notwendigkeit einer modernen und an den Verkehrsbedürfnissen orientierten Straßeninfrastruktur hervor. Ein Wirtschaftsverband und ein Verkehrsverbund betonen zudem, dass auch die

Bedürfnisse der Logistik mitgedacht werden müssen. Möglichkeiten des Um- und Rückbaus bestehender Straßeninfrastruktur oder der Umwidmung bestehender Flächen werden von einigen Mobilitäts- und Berufsverbänden diskutiert. Wichtig ist jedoch, dass sich ein möglicher Rückbau nach der benötigten Kapazität richtet. Unsicherheit besteht darüber, ob auch die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen die Anforderungen an die Straßeninfrastruktur beeinflusst (höherer Platzbedarf).

Aus der Diskussion geht hervor, dass Verbände über die unterschiedlichen Verbandskategorien hinweg (z. B. Wirtschaftsverbände, Umweltverbände, Mobilitätsverbände) der Berücksichtigung von Öffentlichem Verkehr, Rad- und Fußverkehr große Wichtigkeit beimessen. Einige Umwelt- und Mobilitätsverbände fordern deshalb bei Bau und Planung von Straßeninfrastruktur eine Priorisierung dieser Verkehrsformen vor dem Pkw-Verkehr. Vorgeschlagen werden beispielsweise separate Bus- oder Fahrgemeinschaftsspuren und eine Bevorzugung von Bussen bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen.

Maßnahme 31: Digitale Mobilität ermöglichen

Um Verkehr über die Verkehrsträger hinweg zu steuern, soll die landeseigene Mobilitätsdatenplattform MobiData BW Mobilitätsdaten und daraus abgeleitete Services verfügbar machen. Die bisherige Mobilitätsdatenplattform Baden-Württembergs wird von Seiten der Mobilitätsverbände gelobt und auch die geplante Maßnahme stößt auf positive Rückmeldungen der anwesenden Verbände. Die Diskussion geht vor allem auf mögliche Anwendungsbereiche der Daten und Kompatibilität zwischen Verkehrsträgern ein. Die Etablierung eines Routingservices mit Stadtnavigation wird von den Verbänden sehr begrüßt – hier soll eine landesweite Lösung etabliert werden. Außerdem wird überlegt, Fahrplandaten durch ÖPNV-Anbieter bereitstellen zu lassen. Mehrere Vertreter:innen regen an, z.B. bei Routingservices Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und dadurch auch auf das Nutzer:innenverhalten zu nehmen. Ein Mobilitätsverband spricht sich für eine Nutzbarmachung für Mitfahrgelegenheiten aus.

In der Diskussion werden mögliche Herausforderungen der digitalen Mobilität benannt. Ein Wirtschaftsverband äußert Bedenken hinsichtlich der Sicherheit entsprechender Systeme und weist darauf hin, dass Unternehmen möglicherweise nicht bereit sind, der Öffentlichkeit kommerziell erzeugte Unternehmensdaten zur Verfügung zu stellen. Demgegenüber unterstützt ein Sozialverband die Bereitstellung von Daten als Beitrag zu sozialer Teilhabe.

Maßnahme 32: Arbeit in der Verkehrswende attraktiv machen

Zur Umsetzung der Verkehrswende braucht es qualifiziertes Personal im Verkehrssektor. Bei den Verbänden besteht ein breiter Konsens, dass der Mangel an Personal im Verkehrssektor eine der großen Herausforderungen für die Verkehrswende ist. Mehrere Verbände fordern deshalb, die Attraktivität der Beschäftigung in diesem Sektor deutlich zu steigern – sowohl im Hinblick auf finanzielle Faktoren als auch auf Arbeitsbedingungen. Die teilnehmenden Verbände stimmen darin überein, dass eine Aus- und Weiterbildungsinitiative, wie sie durch das Ministerium für Verkehr vorgeschlagen wird, ein geeignetes Mittel ist, um der Herausforderung zu begegnen.

Mehrere Verbände heben hervor, dass eine Fokussierung der Maßnahme auf Planungsberufe nicht ausreichend ist. So weisen beispielsweise einige Umweltverbände sowie Sozial- und Wohlfahrtsverbände darauf hin, dass im Verkehrssektor in allen Bereichen Personal fehlt. Ein Wirtschaftsverband rät an, Prioritäten zu setzen und die Maßnahmen zunächst auf Arbeitsbereiche mit großem Personalmangel zu fokussieren. Auch innerhalb von Verwaltung und für Amtsträger:innen raten einige Regionalverbände eine Aus- und Weiterbildung zu Themen der nachhaltigen Mobilität an.

Eine Vielzahl von Vertreter:innen über die Verbandskategorien hinweg plädiert dafür, neben der angedachten Zusammenarbeit mit Hochschulen auch mit anderen Institutionen zu kooperieren, um die Zahl von Auszubildenden und Studierenden zu steigern und deren Qualifizierung und Gewinnung für die Arbeit in der Verkehrswende zu gewährleisten. Angesprochen werden Berufsschulen (Regionalverbände), duale Hochschulen (Gewerkschaften und Berufsverbände, Verkehrsverbände) und ausbildende Unternehmen (Wirtschaftsverbände, Umweltverbände). Von einem Wirtschaftsverband wird zudem eine verstärkte Berufsorientierung an Schulen angeregt.

Die Lehrpläne sollen möglichst breit abgestimmt werden. Insbesondere wird die Vermittlung relevanter rechtlicher Grundlagen in allen für die Verkehrswende relevanten Berufen von einigen Gewerkschaften und Berufsverbänden sowie Sozial- und Wohlfahrtsverbänden gefordert. Einige Umweltverbände regen zudem an, Verkehrsvermeidung als klares Ziel in den Lehrplänen festzuhalten.

Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten

Trotz der sehr unterschiedlichen Ansätze und Stoßrichtungen der übergeordneten Maßnahmen kristallisieren sich in der Diskussion mehrere Punkte heraus, die für die Umsetzung vieler Maßnahmen von Bedeutung sind. So wird immer wieder die Befürchtung geäußert, dass die Umsetzung der Maßnahmen für viele kleinere Kommunen mit begrenztem finanziellem Spielraum und geringer Personalbesetzung kaum möglich ist. Deshalb ist das Land dazu angehalten, immer auch ressourcenschwache Kommunen mitzudenken und Unterstützungs- und Förderungsmöglichkeiten einzurichten.



Teilnehmende der Themenworkshops - Quelle: ifok GmbH

Kritisch ist in vielen Maßnahmen auch die Frage nach der Kompetenzverteilung zwischen Kommunen und dem Land. Einige Akteure zeigen sich besorgt, dass die vorgestellten Maßnahmen die kommunale Selbstbestimmung verletzen. Trotzdem wird die gesetzliche Festschreibung verbindlicher Ziele auch als Möglichkeit gesehen, die die Verkehrswende umzusetzen. Planungssicherheit und Kompetenzsicherheit durch gesetzliche Vorgaben können hier für Klarheit sorgen.

Eine weitere Herausforderung, die in Bezug auf mehrere Maßnahmen hervorgehoben wird, ist die Sicherstellung sozialer Teilhabe. Demnach muss die Mobilitätswende auch Personengruppen mit geringerem Einkommen in den Blick nehmen und für alle leistbar sein. Ergänzend wird zudem hervorgehoben, dass auch Personengruppen, die weniger gut Zugang zu digitalen Angeboten haben, nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

Mit Blick auf den gesamten Prozess wird von den Verbänden herausgestellt, dass die Zeitplanung zur Umsetzung der Maßnahmen entscheidend ist. Zwar werden die Ziele des Landeskonzepts Mobilität und Klima als hochambitioniert und geeignet wahrgenommen. Ob der gewünschte und dringend notwendige Effekt – die Erreichung der Verkehrswendeziele – jedoch eintritt, hängt auch von einem zügigen und gemeinsamen Vorgehen aller Akteur:innen ab.

4 Ausblick: Wie geht es weiter?

Die Verbändebeteiligung zur Diskussion der Maßnahmenvorschläge, die im Landeskonzept Mobilität und Klima erarbeitet wurden, stellt einen wichtigen Schritt im Gesamtprozess der Landesregierung dar. Neben der Beteiligung der Bevölkerung im Mobilitätsrat und einer Online-Beteiligung hatten so auch organisierte Verbände und Verwaltungen in Baden-Württemberg die Möglichkeit, bereits frühzeitig Hinweise zur Umsetzung und Nachschärfung der Maßnahmenvorschläge in den Prozess einzubringen und um wichtige Perspektiven zu ergänzen.



Teilnehmende der Themenworkshops - Quelle: ifok GmbH

Hinweise, die während der Workshops gesammelt und festgehalten wurden, werden im weiteren Prozess geprüft und finden Eingang in die Bearbeitung der Maßnahmenvorschläge des Landeskonzepts Mobilität und Klima. Die überarbeiteten Maßnahmen werden zudem durch Vertreter:innen der Kommunalen Landesverbände (dem Städte-, Gemeinde-, und Landkreistag) kommentiert.

Ergänzend wurden mehrere Gutachten in Auftrag gegeben, die Wirtschaftlichkeit, Klimaschutzpotenziale und die soziale Dimension der beschriebenen Maßnahmen der Verkehrswende unabhängig prüfen.

Die überarbeiteten Maßnahmensteckbriefe bilden zusammen mit einem allgemeinen Teil die Bausteine für das finale Landeskonzept Mobilität und Klima. Mit der Fertigstellung der Überarbeitung und Einarbeitung der Ergebnisse aus der Beteiligung wird 2023 gerechnet.

Der stete und gewinnbringende Austausch mit den Verbänden Baden-Württembergs soll weiter aufrechterhalten werden. Im Frühjahr und Sommer 2023 lädt das Ministerium für Verkehr deshalb erneut zu Informations- und Fachveranstaltungen rund um das Landeskonzept Mobilität und Klima ein. Ziel der Veranstaltungen wird es sein, die Ergebnisse der Beteiligungsformate sowie begleitende Gutachten vorzustellen und Fragen rund um den Prozess zu beantworten.

5 Anhang

Teilnehmende Verbände pro Termin in alphabetischer Reihenfolge.

28. September 2022: „Mehr Autos fahren klimaneutral“ & „Mehr Tonnen werden klimaneutral befördert“

- Allianz für Mobilitätswende Baden-Württemberg
- Autoclub Europa ACE
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland BUND – Landesverband Baden-Württemberg
- Bundesverband Carsharing
- Deutscher Gewerkschaftsbund DGB
- Industrie- und Handelskammer IHK – Baden-Württemberg
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg LNV
- Landesseniorenrat
- Landratsamt Heidenheim
- Mitfahrverband
- Regierungspräsidium Stuttgart
- Regionalverband Nordschwarzwald
- Unternehmer BW
- Verband der Automobilwirtschaft VDA
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV
- Verband des Kraftfahrzeuggewerbes
- Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes
- Verband kommunaler Unternehmen VKU
- Verband Region Stuttgart
- Verein für Sozialplanung
- Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL
- Wirtschaftsverband Fuels und Energie En2x

13. Oktober 2022: „Weniger Kfz-Verkehr in den Kommunen“ & „Mehr Wege selbstaktiv mit dem Rad oder zu Fuß“

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC
- Allianz für Mobilitätswende Baden-Württemberg
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland BUND – Landesverband Baden-Württemberg
- DB Regio-Bus
- Gemeindetag Baden-Württemberg
- Handelsverband Baden-Württemberg HBW
- Industrie- und Handelskammer IHK – Rhein-Neckar
- Klimaschutz- und Energieagentur KEA BW
- Landesjugendring Baden-Württemberg
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg LNV
- Landessenorenrat
- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg NVBW
- Naturfreunde Radgruppe Stuttgart
- PRO BAHN
- Regierungspräsidium Stuttgart
- Regionalverband Nordschwarzwald
- Städtetag Baden-Württemberg
- Unternehmer BW
- Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg
- Verband kommunaler Unternehmen VKU
- Verband Region Rhein-Neckar
- Verband Region Stuttgart
- Verein für Sozialplanung
- Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL
- Verkehrsclub Deutschland VCD-Südbaden

15. November 2022: „Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs“

- Allianz für Mobilitätswende Baden-Württemberg
- Automobilclub Europa ACE
- Baden-Baden-Linie BBL
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland BUND – Landesverband Baden-Württemberg
- DB Regio-Bus
- Deutsche Umwelthilfe
- Gemeindetag Baden-Württemberg
- Handelsverband Baden-Württemberg HBW
- Heidenheimer Tarifverbund
- Industrie- und Handelskammer IHK – Rhein-Neckar
- Karlsruher Verkehrsverbund KVV
- Landesjugendring Baden-Württemberg
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg LNV
- Landesseniorenrat
- Landesstudierendenvertretung Baden-Württemberg
- Mitfahrverband
- PRO BAHN
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- Regionalverband Neckar-Alb
- Regionalverband Nordschwarzwald
- Regionalverband Ostwürttemberg
- Regierungspräsidium Stuttgart
- Stuttgarter Straßenbahn SSB
- Unternehmer BW
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV – Baden-Württemberg
- Verband kommunaler Unternehmen VKU
- Verband Region Rhein-Neckar
- Verband Region Stuttgart
- Ver.di Baden-Württemberg
- Verein für Sozialplanung

- Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL
- Verkehr- und Tarifverbund Stuttgart VVS
- Verkehrsclub Deutschland VCD – Landesverband Baden-Württemberg

07. Dezember 2022: „Übergeordnete Maßnahmen“

- Allgemeiner Deutscher Automobilclub ADAC - Südbaden
- Allianz Mobilitätswende Baden-Württemberg
- Automobilclub Europa ACE
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland BUND – Landesverband Baden-Württemberg
- Caritasverband der Diözese Rottenburg-Stuttgart
- Deutscher Gewerkschaftsbund DGB – Baden-Württemberg
- Fridays For Future
- Gemeindetag Baden-Württemberg
- Industrie- und Handelskammer IHK – Rhein-Neckar
- Industrie- und Handelskammer IHK – Südlicher Oberrhein
- Karlsruher Verkehrsverbund KVV
- Klimaschutz- und Energieagentur KEA Baden-Württemberg
- Landesjugendring Baden-Württemberg
- Landesnaturschutzverband LNV
- Landesseniorenrat Baden-Württemberg
- Landesstudierendenvertretung Baden-Württemberg
- Mitfahrverband
- PRO BAHN
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- Regionalverband Neckar-Alb
- Regionalverband Nordschwarzwald
- Regierungspräsidium Stuttgart
- Unternehmer BW
- Verband der Automobilindustrie VDA

- Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes
- Verband kommunaler Unternehmen VKU
- Verband Region Rhein-Neckar
- Verband Region Stuttgart
- Verband Spedition und Logistik VSL Baden-Württemberg
- Verein für Sozialplanung
- Vereinigung für Stadt-, Regional-, und Landesplanung SRL
- Verkehrsclub Deutschland VCD – Landesverband Baden-Württemberg

Danksagungen

Am Prozess der Verbändebeteiligung zum Landeskonzept Mobilität und Klima waren viele Personen beteiligt. Besonderer Dank gilt hierbei:

Den Expert:innen aus den Landesagenturen e-mobil BW und Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg

Dr. Wolfgang Fischer, Monika Burkard, Dietmar Maier

Dem Team Verbändebeteiligung des Ministeriums für Baden-Württemberg

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

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

Peter Dittus, Julia Eisele, Dr. Christian Förster, Nina Fritz, Katharina Heß, Sarah Holt, Hans-Jörg Klinger, Eugenia Kolb, Alicia Kolmans, Florian Kraschinski, Katrin Meißner, Christoph Mittermayer, Marie Precht, Jan Splett, Jörg Steinhilber

Den Moderator:innen und Prozessbegleiter:innen

Johannes Sternberger, Carina Kmett, Ragna Einicke, Marvin Riedl, Julia Schmidt, Karoline Karohs, Nathalie Libera

Dr. Volker Waßmuth, Anna Helm, Janna Münst, Christoph Schulze, Jakub Ritschny

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Verkehr
Dorotheenstraße 8
D-70173 Stuttgart

Stand April 2023

Text & Gestaltung

ifok GmbH
Berliner Ring 89
D-64625 Bensheim

Bildnachweise

Fotos der Veranstaltungen: ifok GmbH