



Christoph Erdmenger

Klimaschutz geht auch auf Landesebene: Verkehrswende in Baden-Württemberg

Mit seinen 1.101 Gemeinden und rund 11 Mio. Einwohnern ist Baden-Württemberg, gemessen an der Einwohnerzahl, das drittgrößte Bundesland in Deutschland und hat es sich zum Ziel gesetzt, Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität der Zukunft zu werden. Zur Erreichung dieses Ziels und zur Erfüllung der Klimaschutzziele werden dabei die vereinten Kräfte von Land und Kommunen benötigt. Das Land hat sich zu einer Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg verpflichtet, und bis 2050 soll eine weitgehende Klimaneutralität erreicht werden. Um die vereinbarten Klimaziele zu erreichen, muss auch der Verkehrssektor zur Verringerung der Emissionen beitragen, denn im Land stammen rund 34 % der Treibhausgase aus dem Verkehrsbereich, überwiegend aus dem Straßenverkehr.

Neue Antriebe und Mobilitätsmuster

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat es sich zum Ziel gesetzt, die Emissionen zu reduzieren und eine Verkehrswende zu erreichen. Diese basiert zum einen auf einer Antriebswende, bei der sich klimafreundliche Antriebe durchsetzen, und zum anderen auf der Mobilitätswende mit nachhaltigen Mobilitätsmustern. Dabei beginnt die Aufgabe schon mit der Kommunikation gegenüber Entscheidungsträgern. Die oben beschriebenen Ziele sind abstrakt, und daher stellt sich mancher „mehr Busse“ vor, der andere „mehr Elektroautos“. Tatsächlich aber geht es nicht um ein „Entweder-oder“, sondern ein Sowohl-als-auch. Daher hat das Verkehrsministerium die Ziele heruntergebrochen und auf einer Grafik untergebracht (vgl. Abb. 1).

Konkret sollen bis 2030

- der öffentliche Verkehr verdoppelt werden,
- jedes dritte Auto klimaneutral angetrieben werden,
- ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in Städten unterwegs sein,

- jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden und
- jede dritte Tonne klimaneutral transportiert werden.

Handlungsfelder Land und Kommunen

Schon im eigenen Wirkungsbereich kann das Land erheblich zu diesen Zielen beitragen, sei es als Aufgabenträger für den regionalen Zugverkehr oder als Baulastträger der Landes- und Bundesstraßen sowie der daran gelegenen Radwege. Auch gibt das Land z. B. über die Landesbauordnung die Zahl der Stellplätze für Autos und Fahrräder vor. Zentral sind bei der Umsetzung aber die Kommunen. Sie bestimmen wesentlich über das Angebot umweltfreundlicher Verkehrsmittel und über Restriktionen für den (fossilen) Autoverkehr. Das Land arbeitet hier mit drei Säulen:

- Netzwerken,
- Förderungen und
- verbesserten Rahmenbedingungen.



Abb. 1: Ziele der Verkehrswende in Baden-Württemberg bis 2030

Kommunalnetzwerke gibt es in Baden-Württemberg zum Fuß- und Radverkehr, zur Elektromobilität, zur Digitalisierung und übergreifend zum Klimaschutz im Verkehr. Ein Beispiel für eine Förderung sind Personalstellen bei den Kommunen, die dabei unterstützen, diese Themen voranzutreiben. Im Rahmen der Personalstellenförderung „Nachhaltige Mobilität“ fördert das Land Baden-Württemberg Stellen in den Bereichen Koordination Radverkehr, Erstberatung Elektromobilität, Management Ladeinfrastruktur, Koordination Mobilitätsstationen und Datenmanagement, Fahrzeug-

Sharing und Parkraum. Gleichzeitig soll den Kommunen die Möglichkeit gegeben werden, die attraktiven Förderungen von Bund und Land im Bereich nachhaltige Mobilität auszuschöpfen. Durch die Kombination von Bundes- und Landesmitteln bestehen bspw. im Bereich Radverkehr Fördermöglichkeiten mit Förderquoten bis zu 90 %. Insgesamt wurden seitdem 71 neue Mitarbeiter und damit Mitstreiter für unsere Klimaziele in den genannten Bereichen gefördert.

Fachkonzepte und Mobilitätspläne

Zeitgleich hat das Ministerium für Verkehr zwei weitere Förderungen im Bereich nachhaltiger Mobilität platziert, die das Ziel der Verkehrswende unterstützen: Mit der Förderung qualifizierter Fachkonzepte haben Kommunen die Möglichkeit, die Erstellung von Konzeptionen in verschiedenen Bereichen der nachhaltigen Mobilität fördern zu lassen. Ziel ist es, die Anzahl qualifizierter Fachkonzepte im Land zu steigern und so den Abruf von Fördergeldern aus dem „Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)“ zu erhöhen. Antragsberechtigt sind Stadt- und Landkreise sowie Kommunen und Zusammenschlüsse von Kommunen. Gefördert wird ein Spektrum an Fachkonzeptionen – vom Fußverkehrskonzept bis zum Klimamobilitätsplan. Die Förderung ist Ende Oktober 2020 angelaufen und hat großes Interesse bei den Kommunen generiert.

Zudem gibt das Ministerium für Verkehr den Kommunen mit den sogenannten „Klimamobilitätsplänen“ ein weiteres Instrument an die Hand. Es handelt sich dabei um eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung auf kommunaler Ebene, die auf dem Konzept der europäischen SUMP-Richtlinien (Sustainable Urban Mobility Plan) basiert. Mithilfe eines Verkehrsmodells werden auf Kreis- oder Stadtebene Strategien und entsprechend effektive Klimaschutzmaßnahmen entwickelt und verbindlich beschlossen. Dabei wird der jeweils spezifischen lokalen und regionalen Situation Rechnung getragen. Gleichzeitig eröffnet die Erstellung eines Klimamobilitätsplans den Kommunen die Möglichkeit, den sogenannten „Klimabonus“ im Rahmen des LGVFG in Anspruch zu nehmen und die Umsetzung der identifizierten Maßnahmen mithilfe einer erhöhten Förderquote zu realisieren. So werden sowohl ein ambitioniertes Vorgehen der Kommunen als auch die klimafreundliche Mobilitätsentwicklung honoriert. Das Instrument richtet sich insbesondere an Stadt- und Landkreise sowie an Zusammenschlüsse von Städten mit ihren umliegenden Gemeinden.

Wie die Klimaschutzziele konkret erreicht werden können, ist oft in Strategiepapieren beschrieben, die vielfach unter Beteiligung der unterschiedlichen Landesressorts und anderer wichtiger Stakeholder, z. B. aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft, erarbeitet wurden. So ist z.B. die RadSTRATEGIE des Landes der Fahrplan für die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg. Sie benennt Handlungsfelder, Maß-

nahmen, Ziele, Fristen und Akteure bis 2025. Sie wurde 2016 durch das Landeskabinett verabschiedet und wird derzeit evaluiert. Unter den Zielen finden sich die Verdopplung des Radverkehrsanteils im Land ebenso wie spezifischere Ziele, etwa die Steigerung des Lastenradanteils am städtischen Wirtschaftsverkehr.

Nicht zuletzt bestimmt das Land an mehreren wichtigen Punkten den Vollzug der Straßenverkehrsordnung. So hat das Land bereits vor Jahren in einem Erlass eine erleichterte Handhabung von Tempolimits aus Lärmschutzgründen festgelegt. Zudem gibt es eine Handlungsanweisung zu Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“). Im Jahr 2020 ist ein „Falschparkererlass“ mit ausführlichen Hinweisen zum ruhenden Verkehr hinzugekommen, der verpflichtende Anwendungshinweise für nachgeordnete Behörden bestimmt. So wird zum Beispiel ein schnelleres Abschleppen möglich, die Aufnahme von Anzeigen von Bürgerinnen und Bürgern wird verpflichtend und die Ermessensspielräume der Ordnungsbehörden geklärt. Denn Falschparken ist kein Kavaliersdelikt. Falsch abgestellte Fahrzeuge sind u. a. auch solche, die über Parkbegrenzungen hinausragen, sie blockieren die Sicht zwischen und auf Verkehrsteilnehmer(n). Beispielsweise werden dadurch insbesondere Kinder oder Ältere beim Queren von Straßen gefährdet, aber auch Radfahrern und Fußgängern wird Platz und Raum genommen, um sicher am Verkehr teilzunehmen.

Die vom Verkehrsministerium 2019 initiierte Verkehrssicherheitskampagne „Vorsicht.Rücksicht.Umsicht“ klärt über diese Gefahren für Verkehrsteilnehmer durch parkende Autos im Kreuzungs- und Kurvenbereich, in zweiter Reihe, vor Fußgängerüberwegen oder auf Geh- und Radwegen auf. Zusätzlich wurde im Herbst 2020 die Broschüre „Hinweispapier Ruhen der Verkehr“ veröffentlicht. Diese richtet sich an Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen und gibt rechtliche und planungsleitende Hinweise, wie Planer, Straßenverkehrsbehörden und kommunale Entscheidungsträger die Handlungsspielräume und Steuerungsmöglichkeiten nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten im Bereich Parken nutzen und die Verkehrssicherheit erhöhen können.

Engagierte Verkehrspolitik für die Verkehrswende lohnt sich auch auf Landesebene. Dies lässt sich an dem Rückgang der Luftverschmutzung und der Lärmbetroffenen heute bereits ablesen. Im Klimaschutz liegen dagegen die Herausforderungen höher – und ein noch längerer Atem ist gefragt.



Christoph Erdmenger

Leiter der Abteilung „Nachhaltige Mobilität“
im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart