

## **Mitteilung**

**der Landesregierung**

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;  
hier: Entschließungsantrag der Fraktion GRÜNE und der  
Fraktion der CDU zu der Beschlussempfehlung des  
Ausschusses für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft  
– Drucksache 17/3958  
zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung:  
– Gesetz zum Erlass eines Klimaschutz- und Klima-  
wandelanpassungsgesetzes und zur Verankerung des  
Klimabelangs in weiteren Rechtsvorschriften  
– Drucksache 17/3741**

### Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 1. Februar 2023 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 17/4083-4):

*die Landesregierung zu ersuchen,*

- 1. die Notwendigkeit und möglichen positiven Auswirkungen einer gesetzlichen Verpflichtung für Stadt- und Landkreise zur Aufstellung von kommunalen Klimamobilitätsplänen zu prüfen;*
- 2. dem Landtag die Ergebnisse der Prüfung bis zum 1. Juli 2024 vorzulegen.*

Eingegangen: 7.8.2024/Ausgegeben: 12.8.2024

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeich-  
net mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

## Bericht

Mit Schreiben vom 7. August 2024, Az.: STM34-880-2/12/4, berichtet die Landesregierung wie folgt:

Die Landesregierung vertritt die Auffassung, dass zum aktuellen Zeitpunkt keine Notwendigkeit besteht, eine gesetzliche Verpflichtung für Stadt- und Landkreise zur Aufstellung von Klimamobilitätsplänen einzuführen.

Baden-Württemberg setzt sich für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität ein, die im Einklang mit den Klimaschutzzielen des Landes steht. Hierfür hat die Landesregierung konkrete Ziele im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) verankert: Die Emissionen des Verkehrssektors sollen im Jahr 2030 um 55 Prozent niedriger sein als im Jahr 1990. Bis 2040 will das Land klimaneutral sein. Für die Zielerreichung müssen Land, Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger gemeinsam, konsequent und zielgerichtet handeln. Die kommunale Verkehrswende spielt dabei eine entscheidende Rolle. Das Ministerium für Verkehr hat für Landkreise, Städte und kommunale Zusammenschlüsse ein Instrument entwickelt, mit welchem die Kommunen die Verkehrswende vor Ort aktiv gestalten und vorantreiben können: den Klimamobilitätsplan.

Mit einem Klimamobilitätsplan können Kommunen ein wirksames Paket von CO<sub>2</sub>-senkenden Maßnahmen entwickeln, beschließen und umsetzen. Der ganzheitliche und modellbasierte Ansatz eines Klimamobilitätsplans steigert die Klimawirksamkeit von Maßnahmen und ermöglicht Synergieeffekte im Bearbeitungsprozess und bei den Planinhalten. So können Kommunen ihre finanziellen und zeitlichen Ressourcen effizient nutzen. Frühzeitige und fortlaufende Beteiligungsformate, an denen die lokale Expertinnen- und Expertenöffentlichkeit sowie Bürgerinnen und Bürger partizipieren, sind obligatorische Bestandteile eines Klimamobilitätsplans. Der Klimamobilitätsplan ist im § 28 des KlimaG BW als freiwilliges Instrument auf kommunaler Ebene verankert.

Neben dem Klimaschutz bietet ein Klimamobilitätsplan Kommunen zudem zahlreiche weitere Vorteile. Beispielsweise unterstützt er Kommunen beim Ausbau sicherer, attraktiver und inklusiver Mobilitätsangebote für Bürgerinnen und Bürger und leistet einen Beitrag zur Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität vor Ort.

Als Beitrag zur Erreichung der gesetzlich verankerten Klimaziele im Verkehrssektor möchte die Landesregierung erreichen, dass bis zum Jahr 2030 rund 80 Prozent der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg von einem Klimamobilitätsplan abgedeckt sind. Das Instrument Klimamobilitätsplan wurde vom Ministerium für Verkehr gemeinsam mit sechs Modellkommunen zwischen 2021 und 2023 pilotiert und zeigt im Jahr 2024 beträchtliche Erfolge. Vier Kommunen haben einen Klimamobilitätsplan fertig aufgestellt und befinden sich in der Umsetzungsphase, 13 weitere Kommunen erarbeiten aktuell einen Klimamobilitätsplan. Darüber hinaus haben 9 weitere Kommunen Interesse signalisiert, in den kommenden Jahren einen Klimamobilitätsplan aufzustellen. Zum aktuellen Zeitpunkt (Juli 2024) sind rund 31 Prozent der Bevölkerung in Baden-Württemberg von einem Klimamobilitätsplan in Umsetzung bzw. in Bearbeitung abgedeckt. Rechnet man die Kommunen mit Interesse an einem Klimamobilitätsplan dazu, kann eine Abdeckung von rund 50 Prozent erreicht werden. Das Instrument Klimamobilitätsplan befindet sich bislang demnach auf einem guten Weg, bis 2030 eine Abdeckung von 80 Prozent der Bevölkerung zu erreichen.

Als Anreiz für Kommunen, einen Klimamobilitätsplan aufzustellen, hat das Ministerium für Verkehr eine ausgeweitete Fördermöglichkeit im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) geschaffen: für die Umsetzung von Maßnahmen aus einem Klimamobilitätsplan, die nach dem LGVFG förderfähig sind, kann eine Kommune einen Fördersatz von 75 Prozent anstatt 50 Prozent erhalten – der sogenannte Klimabonus. Das bedeutet, dass infrastrukturelle Maßnahmen, wie beispielsweise der Ausbau einer Straßenbahnlinie, finanziell bezuschusst werden können. Neben dieser Umsetzungsförderung unterstützt das Ministerium für Verkehr auch die Vorbereitung und Erstellung von Klimamobilitätsplänen mit einer Personal- und Sachmittelförderung für Kommunen. Zudem bietet das Kompe-

tenznetz Klima Mobil, das bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) angesiedelt ist, Kommunen vielfältige Beratungs- und Informationsangebote, wie beispielsweise Initial- und On-Boarding-Gespräche, Sprechstunden, Fachworkshops, Informationsbroschüren und Arbeitshilfen.

Die Klimamobilitätspläne können gemäß den Modellrechnungen der Kommunen bis 2030 ca. 40 Prozent bis 55 Prozent der Emissionen innerhalb der Gemarkung der jeweiligen Kommune einsparen bzw. ca. 67 Prozent bis 77 Prozent der Emissionen bis 2035. Kernstück jedes Klimamobilitätsplans ist ein umfangreiches Maßnahmenpaket, das die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen mit der Reduzierung umweltschädlicher Mobilitätsformen kombiniert. Dazu gehört neben dem Angebots- und Infrastrukturausbau für den Rad- und Fußverkehr sowie für den ÖPNV auch die Elektrifizierung der städtischen Linienbusflotten, der stadtweite Abbau von Gehwegparken, die Ausdehnung von Parkraumbewirtschaftung und Erhöhung von Parkgebühren, die Privilegierung von klimaneutralen Lieferverkehren im Stadtgebiet und die Einführung von emissionsarmen und autoarmen Stadtquartieren. Die bislang vorliegenden Modellrechnungen der Kommunen untermauern zudem die Bedeutung des Mobilitätspasses, für den seitens der Landesregierung im Rahmen des Landesmobilitätsgesetzes die Schaffung einer Rechtsgrundlage angestrebt wird.

Die Ergebnisse der Modellrechnungen der Kommunen machen jedoch auch deutlich: Auch mit sehr ambitionierten und mutigen Maßnahmen kann eine Kommune die notwendige CO<sub>2</sub>-Reduktion auf ihrer Gemarkung nicht allein durch kommunale Maßnahmen erreichen. Sie ist darauf angewiesen, dass auch Land, Bund und EU ihren Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Alles in allem vertritt die Landesregierung die Auffassung, dass das Instrument Klimamobilitätsplan von Kommunen gut angenommen wird und die Hochskalierung in Baden-Württemberg derzeit auf dem Zielerreichungspfad voranschreitet. Die Klimamobilitätspläne beinhalten ambitionierte und klimawirksame Maßnahmen und können einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Sektorziele des Landes leisten. Vor diesem Hintergrund stellt die Landesregierung zum aktuellen Zeitpunkt keine Notwendigkeit fest, eine gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung von Klimamobilitätsplänen im KlimaG BW einzuführen. Lediglich sieht das Ministerium für Verkehr den Bedarf, in § 28 des KlimaG BW zum Instrument Klimamobilitätsplan, einen Verweis auf die Sektorziele des Landes zu ergänzen. In § 28 ist zwar formuliert, dass Klimamobilitätspläne „Maßnahmen der nachhaltigen klimafreundlichen Mobilität zur dauerhaften Verminderung der Treibhausgasemissionen“ festlegen sollen, ein Verweis auf die ebenfalls im KlimaG BW verankerten Sektorziele des Landes als Orientierung für den Umfang der Emissionsreduktion fehlt jedoch bislang. Diese Ergänzung bringt das Ministerium für Verkehr in die aktuell laufende Novelle des KlimaG BW ein. Zudem wird das Ministerium die Weiterverbreitung von Klimamobilitätsplänen auch weiterhin aktiv begleiten und mit einem Monitoring verfolgen. Dabei soll insbesondere Augenmerk darauf gelegt werden, ob in kommenden Jahren gewisse Sättigungsschwellen eintreten, die ein Erreichen des oben genannten Abdeckungsziels von 80 Prozent der Bürgerinnen und Bürger gefährden könnten. Im Licht dieser Erkenntnisse wäre dann über ein richtiges Vorgehen zu entscheiden.

Abschließend ist anzumerken, dass der aktuelle Erfolg bei der Hochskalierung von Klimamobilitätsplänen in Baden-Württemberg auch gefährdet werden könnte, wenn aufgrund der Haushaltskonsolidierungen im kommenden Jahr die Förderangebote im Bereich des Klimaschutzes im Verkehr nicht im bisherigen Umfang fortgeführt werden. Da die Wirtschaftlichkeit der bisher in Klimamobilitätspläne investierten Fördermittel durch die oben dargestellten Erfolge belegt werden kann, ist dem Ministerium für Verkehr eine Absicherung der finanziellen wie auch fachlichen Unterstützungsstrukturen wichtig.