Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 17 / 8340**

17. Wahlperiode

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucksache 17/8021

Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG)

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

dem Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucksache 17/8021 – zuzustimmen.

19.2.2025

Der Berichterstatter:	Der Vorsitzende:
Hans-Peter Storz	Rüdiger Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Gesetzentwurf der Landesregierung – Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG) –, Drucksache 17/8021, in seiner 33. Sitzung am 19. Februar 2025.

Allgemeine Aussprache

Der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr ruft den Änderungsantrag von Abgeordneten der FDP/DVP (*Anlage*) mit zur Beratung auf.

Eine Abgeordnete der Grünen bringt vor, ihre Fraktion freue sich darüber, dass das Landesmobilitätsgesetz (LMG) nunmehr kurz vor seiner endgültigen Verabschiedung stehe. In der öffentlichen Anhörung, die zu diesem Gesetzentwurf durchgeführt worden sei, hätten sich einige der angehörten Sachverständigen zukunftsgewandt gezeigt, während andere eher darauf bedacht gewesen seien, den aktuellen Bestand zu bewahren, und keine gesetzlichen Vorschriften zum Klimaschutz für notwendig erachteten. Die mündlichen Stellungnahmen hätten ihre Fraktion nicht dazu bewogen, den von der Landesregierung eingebrachten Gesetzentwurf zu ändern.

Den vorliegenden Änderungsantrag der FDP/DVP-Fraktion lehne ihre Fraktion ab. Sie erachte es nicht für sinnvoll, ein Ermöglichungsgesetz wie das LMG nach nur relativ kurzer Laufzeit wieder außer Kraft zu setzen, wie es im Änderungs-

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

antrag gefordert werde. Den im LMG enthaltenen optionalen Maßnahmen müsse zunächst ermöglicht werden, ihre klimaresiliente und klimaschützende Wirkung zu entfalten.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP legt dar, seiner Ansicht nach hätten die entscheidenden angehörten Sachverständigen offen dargelegt, sie lehnten das LMG ab. Dies entspreche auch der Haltung seiner Fraktion. Aufgrund dessen habe sie auch den Änderungsantrag eingebracht, wonach das LMG mit Ende der gegenwärtigen Legislaturperiode außer Kraft trete. Dies stelle zumindest eine positive Perspektive dar.

Bezugnehmend auf die Ausführungen des Sachverständigen des Verbands des Kraftfahrzeuggewerbes in der öffentlichen Anhörung interessiere ihn, ob für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen bzw. mit Tageszulassungen eine Halterabgabe, wie sie z. B. für Vorführwagen gezahlt werden müsse, erhoben werde. Eine Antwort auf diese Frage sei wichtig, da die Ausführungen in der heutigen Ausschusssitzung, die in einem Protokoll festgehalten würden, im Falle von Klagen von den entsprechenden Gerichten für die Urteilsfindung herangezogen werden könnten.

Selbstredend setze sich seine Fraktion für eine neu ausgerichtete Verkehrspolitik in Baden-Württemberg ein, jedoch sehe sie das LMG hierfür als nicht zielführend.

Ein Abgeordneter der CDU erklärt, die Ausführungen der Sachverständigen im Rahmen der öffentlichen Anhörungen deckten sich zu großen Teilen mit den bereits vorab von den entsprechenden Verbänden eingereichten schriftlichen Stellungnahmen. Alle Sachverständigen hätten sich positiv zu dem Verlauf der Erarbeitung der verschiedenen Gesetzentwürfe des LMG sowie den Anpassungen hinsichtlich des Aufwands und der Bürokratie geäußert.

Die einzelnen Stellungnahmen zum LMG an sich reichten von, es werde keines benötigt, bis hin zu, dies sei erst der Anfang. Bezüglich des Mobilitätspasses sei von einigen vorgebracht worden, dieser solle nicht eingeführt werden, von anderen wiederum, es sollten alle vier ursprünglichen Optionen in das LMG aufgenommen werden.

Hinsichtlich des Mobilitätspasses sei zu beachten, dieser könne von den Kommunen erst dann eingeführt werden, wenn ein entsprechendes Grundangebot beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vorhanden sei. Dieser Aspekt sei in der öffentlichen Anhörung nicht immer vollumfänglich berücksichtigt worden. Letztendlich entschieden die Kommunen selbst darüber, ob sie ihn vor Ort einführten. Dies entscheide somit nicht der Landtag von Baden-Württemberg.

Seine Fraktion sehe den vorliegenden Gesetzentwurf, über den das Plenum des Landtags von Baden-Württemberg in Zweiter Beratung abstimmen werde, als sehr ausgewogen an.

Ein Abgeordneter der Grünen merkt an, er verstehe, wenn Fraktionen Gesetze ablehnten, da jeder für sich selbst entscheiden müsse, ob er diese mittrage. Allerdings erachte er den vorliegenden Änderungsantrag für rechtlich unsauber, da die Vorschrift, das Gesetz trete mit Ablauf des 30. April 2026 außer Kraft, z. B. nicht jene Gemeinden berücksichtige, die den Mobilitätspass erst zum 1. Januar 2026 einführten. Durch das Außerkrafttreten des LMG zum 30. April 2026 entfiele die rechtliche Grundlage für den Mobilitätspass. Innerhalb von vier Monaten könne sich das Gesetz entgegen der Auffassung in der Begründung des Änderungsantrags seiner Ansicht nach nicht bewähren. Daher bitte er darum, künftig Änderungsanträge mit realistischen Zeitläufen einzubringen.

Ein Abgeordneter der SPD bestätigt die Aussage des Abgeordneten der CDU, die öffentliche Anhörung sei wenig überraschend ausgefallen, und fügt hinzu, die Sachverständigen hätten die Standpunkte der einzelnen Fraktionen bekräftigt und diese nicht geändert. Zwar hätten die Referenten den Erarbeitungsprozess des Gesetzentwurfs positiv dargestellt, gleichzeitig aber auch alle, bis auf den Vertreter des Klima-Sachverständigenrats der Landesregierung, das LMG an sich in seiner jetzigen Form abgelehnt und für überflüssig bewertet. Nunmehr müsse der weitere Gang des Gesetzentwurfs abgewartet werden.

Ein Abgeordneter AfD äußert, seine Fraktion lehne den vorliegenden Gesetzentwurf vollumfänglich ab. Das LMG sei ein Teil der „Klimaschwindelpolitik“. Wenn der Pfad dieser Politik nicht verlassen werde, wie es die neue amerikanische Regierung bereits umgesetzt habe, erhöhten sich die Probleme für Deutschland und Baden-Württemberg massiv.

Zwar forderten alle Parteien Bürokratieabbau, jedoch führe dieses Gesetz zum genauen Gegenteil, nämlich zu Bürokratieaufbau. Auch aufgrund dessen sei es abzulehnen, genauso wie alles Weitere, was unter dem Vorwand Klimaschutz getan werde.

Der Minister für Verkehr führt aus, sein Haus habe die in der öffentlichen Anhörung vorgebrachten Argumente der Sachverständigen abgewogen und sei zu der Einschätzung gelangt, alle aufgeworfenen Aspekte seien bereits während der Erarbeitung des Gesetzentwurfs in dieses eingeflossen.

Er habe lediglich in dem Beitrag eines Referenten vernommen, das Gesetz werde nicht benötigt. Überwiegend sei vorgebracht worden, das Gesetz sei noch nicht ausreichend und nur ein erster Schritt. Beispielsweise habe der Vertreter des Städtetags geäußert, die Arbeitgeberabgabe beim Mobilitätspass werde benötigt, und nicht gefordert, das Gesetz nicht einzuführen.

Seiner Ansicht nach sei es wichtig, alle Mobilitätsarten zu fördern. Es diene dem Straßenverkehr nicht, wenn nun alle, die derzeit mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV unterwegs seien, auf das Auto umstiegen, da dieser dann zusammenbräche. Das LMG eröffne viele Optionen für die verschiedenen Arten und sei als Wahlgesetz ausgestaltet.

In der öffentlichen Anhörung sei teilweise der Eindruck entstanden, das Land schreibe den Kommunen vor, sie müssten den Mobilitätspass einführen. Dies stehe jedoch dem Inhalt des Gesetzes entgegen, denn das LMG eröffne den Kommunen die Möglichkeit, ebendiesen einzuführen. Dies sei von kommunaler Seite auch immer wieder im Rahmen der Erstellung des nunmehr vorliegenden Gesetzentwurfs gefordert worden.

Bürokratisch sei dieses Gesetz in keiner Weise. Es sei im Laufe der Zeit auch drastisch verschlankt worden, und zwar nicht nur hinsichtlich der Textmenge, sondern auch in Bezug auf die Vorschriften, die zu bürokratischem Aufwand führen könnten. Trotz aller Kritik am Gesetz und der Änderungen im Vergleich zum ersten Entwurf, die zum Teil Inhalte beträfen, die die Landesregierung gern eingebracht hätte, handle es sich seines Erachtens um ein gutes Gesetz, das das Land nach vorn bringe. Zudem müsse es als Teil des Gesamtpakets aller Verkehrsgesetze gewertet werden.

Hinsichtlich der Frage zur Halterabgabe weise er darauf hin, die Gesetzesbegründung enthalte eine nicht abschließende Auflistung mit Fällen, die von dieser ausgenommen werden könnten. In diese fielen auch Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen. Entsprechende Regelungen könnten die Kommunen in der entsprechenden Satzung vornehmen. Das vom Vertreter des Verbands des Kraftfahrzeuggewerbes vorgebrachte Szenario sehe er als Worst Case an. Derart agiere seinen bisherigen Erfahrungen nach keine Kommune. Diese seien vielmehr darauf bedacht, pragmatische und gute Lösung zu finden, sodass den Händlern nicht mehrmals am Tag eine Genehmigung erteilt werden müsste.

Der Vorhalt, die Entscheidungsfreiheit der Kommunen sei eingeschränkt, sei nichtzutreffend, da es ihnen auch offenstehe, keine der Maßnahmen aus dem LMG vor Ort einzuführen. Sie könnten beispielsweise auch der Einführung von Radkoordinatoren widersprechen. Ziel der Landesregierung sei es, das LMG zu einem Ermöglichungsgesetz auszugestalten.

Das LMG umfasse auch den Güterverkehr. Dieser sei explizit in § 2 Nummer 4 aufgeführt.

Abschließend fasst er zusammen, das vorliegende LMG sei aus seiner Sicht gut gelungen.

Abstimmung

Der Ausschuss lehnt den Änderungsantrag (*Anlage*) ab.

Der Ausschuss stimmt dem Gesetzentwurf Drucksache 17/8021 mehrheitlich zu.

3.3.2025

Storz

Anlage

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

Änderungsantrag

des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung
– Drucksache 17/8021

Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg
(Landesmobilitätsgesetz – LMG)

Der Landtag wolle beschließen:

1. § 22 wird folgender § 23 angefügt:

„§ 23

Außerkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Ablauf des 30. April 2026 außer Kraft.“

2. Die Inhaltsübersicht ist entsprechend anzupassen.

18.2.2025

Dr. Jung, Scheerer, Haag FDP/DVP

Begründung

Aus Sicht der Antragsteller ist das Landesmobilitätsgesetz nicht erforderlich. Die sinnvollen Inhalte können auch untergesetzlich geregelt werden. Unbeschadet der Ablehnung des Gesetzentwurfs durch die Antragsteller ist dieser Änderungsantrag zur Einführung einer automatischen Aufhebung des Gesetzes zum Ende der 17. Legislaturperiode zielführend. Somit kann in der voraussichtlich im Mai 2026 beginnenden 18. Legislaturperiode des Landtags von Baden-Württemberg erneut frei entschieden werden. Sollte sich das Gesetz in der Praxis bewährt haben, steht einem zügigen erneuten Inkraftsetzen nichts im Weg.