

GESETZBLATT

FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG

2025

Ausgegeben Stuttgart, Freitag, 28. März 2025

Nr. 23

Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG)

Vom 18. März 2025

Der Landtag hat am 12. März 2025 das folgende Gesetz beschlossen:

INHALTSÜBERSICHT

TEIL 1

ALLGEMEINER TEIL

ABSCHNITT 1

Zweck, Gegenstand und Zielbild

- § 1 Zweck und Gegenstand des Gesetzes
- § 2 Allgemeine Ziele
- § 3 Besondere Ziele

ABSCHNITT 2

Begriffsbestimmungen

- § 4 Begriffsbestimmungen

TEIL 2
BESONDERER TEIL

ABSCHNITT 1
Radverkehr

§ 5 Koordination der Radverkehrsnetze

ABSCHNITT 2
Beschaffung sauberer Fahrzeuge

- § 6 Zwecksetzung und Geltungsbereich
- § 7 Prüfung der Pflichten nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
- § 8 Verrechnung zwischen Auftraggebern
- § 9 Zuständige Behörde
- § 10 Vollstreckung und Vollstreckungshindernis

ABSCHNITT 3
Mobilitätsdaten, Datenübermittlung und
digitale Parkraumkontrolle

- § 11 Mobilitätsdaten
- § 12 Datenübermittlung zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur
- § 13 Datenerhebung und -verarbeitung zum Zweck der digitalen Parkraumkontrolle

ABSCHNITT 4
Mobilitätspass

- § 14 Zweck und Berechtigung zur Abgabenerhebung
- § 15 Zweckbindung
- § 16 Abgabepflichtige
- § 17 Abgabenhöhe
- § 18 Mobilitätsguthaben
- § 19 Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner
- § 20 Mobilitätspass für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter
- § 21 Ausreichendes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs

TEIL 3
SCHLUSSVORSCHRIFT

§ 22 Inkrafttreten

TEIL 1
ALLGEMEINER TEIL

ABSCHNITT 1
Zweck, Gegenstand und Zielbild

§ 1
Zweck und Gegenstand des Gesetzes

(1) Zweck des Gesetzes ist es, einen Rahmen für die effektive und zukunftsorientierte Ausgestaltung einer nachhaltigen Mobilität in Baden-Württemberg zu schaffen. Nachhaltige Mobilität bedeutet eine umwelt- und klimafreundliche, verlässliche, bezahlbare, sozial gerechte, barrierefreie, sichere, resiliente, bedarfsgerechte und leistungsfähige Mobilität.

(2) Das Land Baden-Württemberg verfolgt die in den §§ 2 und 3 formulierten Ziele und Belange. Diese konkretisieren den Weg zur Erreichung der nachhaltigen Mobilität nach Absatz 1 und tragen zur Konkretisierung des in § 7 des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes Baden-Württemberg vom 7. Februar 2023 (GBl. S. 26) festgelegten Berücksichtigungsgebotes für den Sektor Verkehr bei. Hierzu ist eine enge Kooperation innerhalb der öffentlichen Hand erforderlich.

(3) Die besonderen Anforderungen der nachhaltigen Mobilität in Verdichtungsräumen, in Randzonen um die Verdichtungsräume und im ländlichen Raum sowie im grenzüberschreitenden Verkehr sind bei der Umsetzung der Ziele in § 2 und § 3 zu berücksichtigen.

(4) Das Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg bleibt unberührt.

(5) Subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen werden durch dieses Gesetz oder aufgrund dieses Gesetzes nicht begründet.

(6) Dieses Gesetz findet keine Anwendung, soweit das Bundesrecht eine abschließende Regelung trifft oder entgegenstehende Vorgaben enthält.

§ 2

Allgemeine Ziele

Bei Planungen und Entscheidungen mit Verkehrsbezug soll die öffentliche Hand berücksichtigen,

1. dass sowohl für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr wie auch für den weiteren Verkehr eine bedarfsgerechte, leistungsfähige und intelligente Straßeninfrastruktur bereitstehen soll,
2. dass die Möglichkeit der Schaffung von barrierefreien Angeboten zur gleichberechtigten Teilnahme am Straßenverkehr sowie die besonderen Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an eigenständige sichere Mobilität bestehen,
3. dass die Möglichkeiten der Digitalisierung, insbesondere zur Verbesserung eines effizienten und verlässlichen Wechsels zwischen den Verkehrsarten, bestehen,
4. dass die Möglichkeiten der regionalen Güterandienung auf dem Schienenweg und der Multi- und Intermodalität bei der Güterbeförderung bestehen, um den Anteil klimaneutraler und klimafreundlicher Transportmittel am Gesamttransportweg effektiv zu steigern.

§ 3

Besondere Ziele

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr soll für alle Menschen, auch mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbands, verkehrssicher ermöglicht werden. Im Sinne der Vision Zero soll niemand durch Verkehrsunfälle schwer verletzt werden oder sein Leben verlieren. Nach jedem Unfall mit Verkehrstoten an einem verkehrlichen Knotenpunkt oder einer Unfallhäufungsstelle soll die zuständige

Straßenverkehrsbehörde unverzüglich prüfen, ob Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um weitere Unfälle mit schweren Personenschäden zu vermeiden. Die Aufgaben der Unfallkommission bleiben davon unberührt.

(2) Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollen die Träger der Straßenbaulast bei Planungen von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur berücksichtigen,

1. dass diese fuß- und radverkehrsfreundlich ausgestaltet und bedarfsgerecht dimensioniert werden sollen,
2. dass das gemeinsame Führen des Kraftfahrzeugverkehrs mit dem Radverkehr bei hohen Verkehrsmengen und unverminderter Geschwindigkeit vermieden werden soll,
3. dass das gemeinsame Führen des Rad- und Fußverkehrs innerorts vermieden werden soll.

(3) Es sollen mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten entstehen. Bei Bau, Umbau und Umplanung von Straßen sollen die Träger der Straßenbaulast und die Straßenverkehrsbehörden darauf hinwirken, dass der öffentliche Verkehrsraum von parkenden Fahrzeugen entlastet wird. Dabei sollen die Mobilität und Erreichbarkeit gewährleistet werden.

(4) Der Nutzung klimaneutraler Antriebe, insbesondere elektrisch betriebener, kommt für die Erreichung einer nachhaltigen Mobilität eine entscheidende Bedeutung zu. Deshalb soll die öffentliche Hand bei Planung und Betrieb von Park- und Stellplätzen den Bedarf an Ladeinfrastruktur angemessen berücksichtigen sowie die Mitverlegung von Netzanschlüssen auf den künftigen Bedarf ausrichten.

(5) Bei der Planung neuer und der Nachverdichtung vornehmlich dem Wohnen dienender Baugebiete und anderer Baugebiete mit erheblichen Ziel- und Quellverkehren sollen die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr prüfen.

ABSCHNITT 2
Begriffsbestimmungen

§ 4
Begriffsbestimmungen

(1) Öffentliche Hand im Sinne dieses Gesetzes ist

1. das Land, die Gemeinden und die Gemeindeverbände sowie jede aufgrund eines Landesgesetzes eingerichtete Körperschaft, Personenvereinigung oder Vermögensmasse des öffentlichen Rechts mit Ausnahme von Religionsgemeinschaften,
2. jede Körperschaft, Personenvereinigung oder Vermögensmasse des Privatrechts, wenn an ihr eine Person allein oder mehrere Personen nach Nummer 1 zusammen unmittelbar oder mittelbar
 - a) die Mehrheit des gezeichneten Kapitals besitzen,
 - b) über die Mehrheit der mit den Anteilen verbundenen Stimmrechte verfügen oder
 - c) mehr als die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgans bestellen können und
3. der Bund in seiner Funktion als Träger der Straßenbaulast nach dem Bundesfernstraßengesetz.

(2) Ein Verkehrsbezug im Sinne dieses Gesetzes liegt vor, wenn der Verkehr durch Planungen und Entscheidungen erheblich beeinflusst werden kann.

(3) Träger der Straßenbaulast im Sinne dieses Gesetzes sind die Träger der Straßenbaulast nach dem Straßengesetz und dem Bundesfernstraßengesetz.

(4) Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne dieses Gesetzes sind die Aufgabenträger im Sinne des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG).

(5) Mobilitätsdaten im Sinne dieses Gesetzes sind verkehrsbezogene Informationen, die elektronisch in einem maschinenlesbaren Format vorliegen. Sie schließen auch etwaige Metadaten ein und können sich auf statische und dynamische sowie vergangenheits- oder gegenwartsbezogene Merkmale der Verkehrsinfrastruktur einschließlich der intelligenten Straßeninfrastruktur sowie auf statische und dynamische sowie vergangenheits- oder gegenwartsbezogene Verkehrsmerkmale des motorisierten Individualverkehrs, des Rad- und Fußverkehrs, des Güterverkehrs, des öffentlichen Verkehrs einschließlich aller Arten des Linien- und Gelegenheitsverkehrs sowie der geteilten Mobilität und des Parkens im Geltungsbereich dieses Gesetzes beziehen.

(6) Die Begriffsbestimmungen nach § 2 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 167) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung sind auch für die Anwendung dieses Gesetzes maßgeblich.

TEIL 2 BESONDERER TEIL

ABSCHNITT 1 Radverkehr

§ 5 Koordination der Radverkehrsnetze

(1) Die Stadt- und Landkreise sollen Aufgaben im Zusammenhang mit der Koordinierung bei Ausbau und Erhaltung der baulastträgerübergreifenden Radverkehrsnetze wahrnehmen. Jeder Stadt- und Landkreis soll hierzu eine Kreiskoordinatorin oder einen Kreiskoordinator für die Radverkehrsnetze bestellen. Sie wirken auf durchgängige und sichere Radverkehrsnetze in ihrem Gebiet hin. Ein Stadt- oder Landkreis kann auch auf die Bestellung einer Kreiskoordinatorin oder eines Kreiskoordinators durch Erklärung gegenüber dem für Verkehr zuständigen Ministerium verzichten.

(2) Soweit in den Landkreisen Kreiskoordinatorinnen oder Kreiskoordinatoren nach Absatz 1 Satz 2 bestellt wurden, obliegen diesen insbesondere die folgenden Aufgaben:

1. Unterstützung der kreisangehörigen Gemeinden bei Planung, Ausbau und Erhaltung der in der Baulast der Gemeinden liegenden Abschnitte der Radverkehrsnetze,
2. Schnittstellenfunktion zwischen Regierungspräsidien und kreisangehörigen Gemeinden bei Fragen im Zusammenhang mit auf Bundes- oder Landesebene bestehenden Förderprogrammen insbesondere zum Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur,
3. Abstimmung der in der Straßenbaulast der Gemeinden und Landkreise liegenden Abschnitte mit den in der Straßenbaulast des Bundes, des Landes oder Dritter liegenden Abschnitten der Radverkehrsnetze sowie bei gebietsüberschreitenden Radverkehrsnetzen mit den entsprechenden Abschnitten der benachbarten Straßenbaulastträger.

(3) Soweit in den Stadtkreisen Kreiskoordinatorinnen oder Kreiskoordinatoren nach Absatz 1 Satz 2 bestellt wurden, obliegt diesen die Abstimmung der in ihrer Straßenbaulast liegenden Abschnitte von Radverkehrsnetzen mit den entsprechenden Abschnitten Dritter sowie bei gebietsüberschreitenden Radverkehrsnetzen mit den entsprechenden Abschnitten der benachbarten Straßenbaulastträger.

(4) Das Land betreibt in der Zuständigkeit des für Verkehr zuständigen Ministeriums das Radverkehrsinfrastruktursystem und stellt es den Straßenbaulastträgern für die Erfassung, Bearbeitung, Informationsgewinnung, Auswertungen und zur Pflege von Radverkehrsdaten einschließlich ihrer Qualitätssicherung kostenfrei zur Verfügung.

(5) Die Stadt- und Landkreise sowie die Gemeinden übermitteln jährlich elektronisch der für das Radverkehrsinfrastruktursystem des Landes zuständigen Stelle auf deren Anforderung hin die für den Betrieb und die Vollständigkeit des Radverkehrsinfrastruktursystems erforderlichen Daten der in ihrer Baulast liegenden kommunalen Abschnitte der Radverkehrsnetze. Hierzu ist eine

regelmäßige Pflege der Daten erforderlich. Die zu übermittelnden Daten nach Satz 1 umfassen insbesondere

1. Angaben zu den in der Straßenbaulast der Gemeinden sowie der Stadt- und Landkreise liegenden Abschnitte des landesweiten Radverkehrsnetzes sowie der eigenen Radverkehrsnetze der Stadt- und Landkreise und der Gemeinden,
2. Angaben zum Umsetzungsstand von Maßnahmen der in der Straßenbaulast der Gemeinden sowie der Stadt- und Landkreise liegenden Abschnitte des landesweiten Radverkehrsnetzes und
3. Angaben zum Verlauf der Radverkehrsnetze der Stadt- und Landkreise sowie der kreisangehörigen Gemeinden.

(6) Soweit die Stadt- und Landkreise Kreiskoordinatorinnen oder Kreiskoordinatoren bestellt haben, werden für die Erfüllung der Aufgaben nach den Absätzen 2 und 3 entstehende Kosten den Kreisen in Höhe maximal der durchschnittlichen Kosten einer Stelle nach Besoldungsgruppe A 12 des Landesbesoldungsgesetzes Baden-Württemberg erstattet.

ABSCHNITT 2

Beschaffung sauberer Fahrzeuge

§ 6

Zwecksetzung und Geltungsbereich

(1) Dieser Abschnitt dient der Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes.

(2) Dieser Abschnitt gilt für öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber mit Sitz in Baden-Württemberg.

(3) Das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das für Verkehr zuständige Ministerium, tritt der bundesweiten Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes im Busbereich bei. Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten daher nicht für den Anwendungsbereich dieser Branchenvereinbarung. Sie gelten auch nicht für den Anwendungsbereich späterer

Branchenvereinbarungen im Sinne des § 5 Absatz 2 Satz 3 SaubFahrzeugBeschG oder im Sinne des § 5 Absatz 3 Satz 2 SaubFahrzeugBeschG, wenn und solange diese für das Land durch Beitritt verbindlich sind.

§ 7

Prüfung der Pflichten nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

(1) Die zuständige Behörde hat sicherzustellen, dass die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber die Pflichten nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz und ihre Pflichten nach diesem Abschnitt erfüllen. Hierzu kann die zuständige Behörde die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber auch zu den sie betreffenden Pflichten und der Erfüllung dieser Pflichten beraten. Ausgenommen ist die Beschaffung von Straßenfahrzeugen durch die Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Bundes nach § 7 Absatz 2 Satz 1 SaubFahrzeugBeschG.

(2) Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber haben die Daten, die sie nach § 8 SaubFahrzeugBeschG und der Rechtsverordnung nach § 9 Absatz 3 Nummer 2 SaubFahrzeugBeschG in den Vergabebekanntmachungen anzugeben haben, innerhalb eines Monats nach Absendung der Vergabebekanntmachung an die zuständige Behörde zu melden. Für die Meldung genügt die Übermittlung einer elektronischen Kopie der Vergabebekanntmachung.

(3) Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Landes haben der zuständigen Behörde bis zum 30. März jedes Jahres einen Bericht über die im jeweiligen Vorjahr beschafften Straßenfahrzeuge vorzulegen.

(4) Die zuständige Behörde kann bei den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern über die Melde- und Berichtspflichten nach den Absätzen 2 und 3 hinaus weitere Unterlagen und Informationen anfordern, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach Absatz 1 erforderlich ist. Sie soll hierfür eine angemessene Frist setzen.

(5) Die zuständige Behörde kann zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach Absatz 1 die Maßnahmen und Anordnungen treffen, die ihr nach pflichtgemäßem Ermessen erforderlich erscheinen.

(6) Das für Verkehr zuständige Ministerium kann das Nähere durch eine Verwaltungsvorschrift regeln.

§ 8

Verrechnung zwischen Auftraggebern

Mehrere Auftraggeber können untereinander vertraglich vereinbaren, dass die Mindestziele im jeweiligen Referenzzeitraum gemeinsam erfüllt werden. Liegt eine solche Vereinbarung vor, kann eine Untererfüllung der Mindestziele einzelner Auftraggeber durch eine entsprechende Übererfüllung anderer Auftraggeber ausgeglichen werden. Die Vereinbarung muss Regelungen dazu enthalten, wie die Einhaltung der Mindestziele der Vertragspartner insgesamt sichergestellt wird. Sie ist der zuständigen Behörde innerhalb eines Monats nach ihrer Wirksamkeit vorzulegen.

§ 9

Zuständige Behörde

Zuständige Behörde im Sinne dieses Abschnitts ist das Regierungspräsidium Karlsruhe.

§ 10

Vollstreckung und Vollstreckungshindernis

Für die Vollstreckung von Verwaltungsakten nach § 7 Absatz 5 gilt das Landesverwaltungsvollstreckungsgesetz. Soweit sich die einem Verwaltungsakt nach § 7 Absatz 5 zugrunde liegende Rechtslage nach dessen Erlass dergestalt geändert hat, dass der Verwaltungsakt nicht mehr erlassen werden könnte, ist die Vollstreckung dieses Verwaltungsakts unzulässig.

ABSCHNITT 3
Mobilitätsdaten, Datenübermittlung und
digitale Parkraumkontrolle

§ 11
Mobilitätsdaten

(1) Das Land betreibt ein interoperables, öffentlich zugängliches informationstechnisches System zur kostenlosen Zurverfügungstellung von Mobilitätsdaten. Es dient insbesondere Zwecken der Verkehrsplanung und Verkehrssteuerung durch Träger öffentlicher Aufgaben, der echtzeitbasierten Information von Verkehrsteilnehmenden durch Träger öffentlicher Aufgaben oder Dritte sowie der Innovationsförderung für attraktive und klimaschonende Mobilität. Das Land baut dieses System vor dem Hintergrund des Standes der Technik nach und nach im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel weiter aus.

(2) Das Land betreibt dieses informationstechnische System als landesweite Datendrehscheibe. Mit den vom Land bereitgestellten Schnittstellen können alle mit der Verarbeitung von Mobilitätsdaten befassten Träger öffentlicher Aufgaben, sowie private Unternehmen ihre Mobilitätsdaten für eine Weiterverwendung zur Verfügung stellen und Mobilitätsdaten weiterverwenden, die über das System zur Verfügung gestellt werden.

(3) Das Land betreibt für das Netz der Bundes- und Landesstraßen eine eigene Infrastruktur zur Erfassung und Verwendung von Mobilitätsdaten.

(4) Das Land unterstützt durch die kostenfreie Bereitstellung von Systemen und Fachanwendungen die Stadt- und Landkreise sowie die Gemeinden beim Betrieb einer informationstechnischen Infrastruktur zur Erfassung und Verwendung von Mobilitätsdaten. Diesen obliegt die Nutzung dieser Systeme und Fachanwendungen.

(5) Die mit der Verarbeitung von Mobilitätsdaten befassten Träger öffentlicher Aufgaben sowie private Unternehmen können in ihrer Funktion als im Geltungsbereich dieses Gesetzes tätige Betreiber und Vermittler von Verkehrsdienstleistungen, einschließlich Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs und Betreiber von Verkehrsinfrastrukturen, durch das Land

dazu verpflichtet werden, vorhandene Mobilitätsdaten für die Aufgaben nach den Absätzen 1 und 2 zur freien und kostenlosen Weiterverwendung an das Land zu übermitteln. Dies gilt nur, sofern und soweit sich eine solche Verpflichtung nicht bereits aus Bundesrecht oder unmittelbar geltendem Unionsrecht für bestimmte Mobilitätsdaten ergibt. Die Aufforderung zur Übermittlung von Mobilitätsdaten muss gemessen an den Aufgaben nach den Absätzen 1, 2 und 4 angemessen und begründet sein. Dabei sind insbesondere die betroffenen Interessen der Betreiber und Vermittler zu berücksichtigen. Sind Mobilitätsdaten von wirtschaftlichem Wert betroffen, bestimmt sich die Angemessenheit der Übermittlungsverpflichtung auch danach, ob die Mobilitätsdaten im Hinblick auf den Aufwand ihrer rechtmäßigen Erhebbarkeit oder Erlangbarkeit durch Dritte entsprechend schutzbedürftig sind.

(6) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Landes wird ermächtigt, die Einzelheiten der Verpflichtung nach Absatz 5 durch Rechtsverordnung zu regeln. Diese Vorschriften können sich beziehen auf

1. die Kategorien der zu übermittelnden Mobilitätsdaten, wie etwa Haltestellen, Routen, Tarife, die gegenwärtige Auslastung von Verkehrslinien und Parkplätzen sowie die gegenwärtigen Standorte und Verfügbarkeiten von Fahrzeugen und Verkehrsstörungen,
2. die Rechte an den zu übermittelnden Mobilitätsdaten,
3. eine Entschädigung,
4. Maßnahmen bei Nichterfüllung der Übermittlungsverpflichtung,
5. die Erfüllung der Übermittlungsverpflichtung durch einen Erfüllungsgehilfen,
6. die Art und Weise der Erfüllung der Übermittlungspflichten einschließlich der zu verwendenden Datenformate und Interoperabilität,
7. Zuständigkeitsregelungen,
8. Ausnahmen von der Übermittlungspflicht und
9. Einschränkungen zur Weiterverwendung der übermittelten Mobilitätsdaten.

(7) Zuständig für die Aufgaben des Landes nach den Absätzen 1 bis 5 ist das für Verkehr zuständige Ministerium.

(8) Das Land kann für die Aufgaben nach den Absätzen 1 und 2 eine geeignete Behörde oder ein geeignetes Unternehmen betrauen.

§ 12

Datenübermittlung zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur

(1) Soweit dies zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur für die Erstellung einer Landesstrategie für Ladeinfrastruktur erforderlich ist, kann das für Verkehr zuständige Ministerium bei den Betreibern von Elektrizitätsversorgungsnetzen und bei Eigentümern privater Grundstücke Daten zu Lage und Art vorhandener Ladeinfrastruktur sowie entsprechende Daten für geplante Ladeinfrastruktur, die in den nächsten zwei Jahren errichtet werden soll, erheben.

(2) Soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach § 3 Absatz 4 Satz 2 oder zur Aufstellung einer Ladeinfrastrukturplanung für das Gemeindegebiet oder Teile davon erforderlich ist, können auch die Gemeinden die in Absatz 1 genannten Daten bei den Betreibern von Elektrizitätsversorgungsnetzen und bei Eigentümern privater Grundstücke erheben.

(3) Die zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur im Gemeindegebiet sowie für die Erstellung der Landesstrategie für Ladeinfrastruktur erhobenen personenbezogenen Daten sowie Daten, die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse beinhalten, dürfen nicht für einen anderen Zweck als zu demjenigen verarbeitet werden, zu dem sie erhoben wurden. Sobald dies ohne Gefährdung des Erhebungszwecks möglich ist, sind die personenbezogenen Daten und die Daten, die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse beinhalten, zu löschen. Unter den Voraussetzungen des Artikels 28 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, zuletzt ber. ABl. L 74 vom 4.3.2021, S. 35) (Datenschutz-Grundverordnung) dürfen personenbezogene Daten einem Auftragsverarbeiter offengelegt werden.

§ 13

Datenerhebung und -verarbeitung zum Zweck
der digitalen Parkraumkontrolle

(1) Zum Zweck der wirksamen Überwachung der Parkraumbewirtschaftung durch eine digitale Parkraumkontrolle

1. darf im Falle der Anordnung zur Überwachung der Parkzeit durch Parkscheinautomaten nach § 13 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorgesehen werden, dass auch das amtliche Fahrzeugkennzeichen zum Erwerb eines Parkscheins am Parkscheinautomaten bei der Gewährung der Parkberechtigungen eingegeben werden muss,
2. dürfen die Daten, die bei Erwerb der Parkberechtigung nach Nummer 1 in Verbindung mit § 13 Absatz 1 Satz 1 StVO oder nach § 13 Absatz 3 StVO erfasst werden, durch die erhebende Stelle gespeichert und nach Maßgabe des Absatzes 2 elektronisch übermittelt werden; dies umfasst insbesondere das amtliche Fahrzeugkennzeichen, die Dauer und den Ort der Parkberechtigung; die betroffene Person ist nach Artikel 13 der Datenschutz-Grundverordnung zu informieren,
3. sind die zuständigen Behörden verpflichtet, Daten, die beim Erwerb einer Parkberechtigung nach § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummern 1 bis 2a und § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummern 3, 4a, 4b, 11 und 12 StVO erfasst werden, zu speichern und elektronisch nach Maßgabe des Absatzes 2 zu übermitteln; dies betrifft insbesondere das amtliche Kennzeichen, die Dauer und die Art der Parkberechtigung; die betroffene Person ist nach Artikel 13 der Datenschutz-Grundverordnung zu informieren,
4. dürfen die nach den Nummern 1 bis 3 erfassten Daten in einer Datenbank der für die Parkraumkontrolle zuständigen Behörde gespeichert und zu diesem Zweck an diese Behörde übermittelt werden; vor der Übermittlung sind die Daten zu verschlüsseln; nach Ablauf der Parkberechtigung sind diese Daten unverzüglich zu löschen.

(2) Soweit in einem gebührenpflichtigen Parkbereich oder in einem Bereich mit Bewohnerparkvorrechten im Zusammenhang mit der Gewährung der

Parkberechtigungen Daten zum Zweck der Parkraumkontrolle nach Absatz 1 erfasst werden, darf die zuständige Behörde zur Kontrolle der Parkberechtigungen im Rahmen von stichprobenartigen Überprüfungen mit mobilen Scan-Fahrzeugen, auch durch selbsttätiges Wirken des Scan-Fahrzeugs, folgende Daten verarbeiten:

1. eine Bildaufzeichnung des Fahrzeugs,
2. das Kennzeichen des Fahrzeugs,
3. Standort des Fahrzeugs sowie
4. den Zeitpunkt der Datenerhebung.

Das Kennzeichen des Fahrzeugs ist unverzüglich zu verschlüsseln. Die Bereiche, in denen eine digitale Parkraumkontrolle durch Bildaufzeichnung durchgeführt wird, müssen für die betroffenen Personen als solche erkennbar sein, bevor sie von der Datenerhebung betroffen sind. Die kontrollierenden Fahrzeuge sind als solche zu kennzeichnen. Werden bei der Anfertigung der Bildaufzeichnung des Fahrzeugs Personen erfasst, sind diese vor Ausleitung der Daten aus dem Scan-Fahrzeug und vor Einsicht durch eine natürliche Person automatisiert unkenntlich zu machen.

(3) Die zuständige Behörde darf die nach Absatz 2 erhobenen Daten mit den Daten, die im Zusammenhang mit der Gewährung der Parkberechtigungen erfasst worden sind, automatisiert oder manuell abgleichen, um festzustellen, ob für das Fahrzeug eine Parkberechtigung besteht. Der Abgleich hat unverzüglich zu erfolgen.

(4) Die nach den Absätzen 1 und 2 erhobenen, übermittelten und gespeicherten Daten und die im Zuge des Datenabgleichs nach Absatz 3 erzeugten Daten dürfen für die Kontrolle der Parkberechtigungen nach Absatz 3 und die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 10 verwendet werden. Eine Verwendung für andere Zwecke ist nicht zulässig.

(5) Die Daten nach Absatz 2 sind unverzüglich und automatisiert zu löschen, wenn der Datenabgleich nach Absatz 3 ergibt, dass für das Fahrzeug eine Parkberechtigung besteht. Im Übrigen sind sie unverzüglich, spätestens aber 24 Stunden nach der Erhebung nach Absatz 1, zu löschen, soweit sie für den Zweck nach Absatz 4 nicht mehr benötigt werden.

(6) An Orten, an denen das Parken nach § 12 Absätze 3 und 3a StVO oder das Gehwegparken nach § 12 Absätze 4 und 4a StVO unzulässig sind, sowie in Bereichen, in denen durch die Verkehrszeichen 283, 286 oder 290.1 nach Anlage 2 Nummern 62, 63 und 64 StVO ein absolutes oder eingeschränktes Halteverbot angeordnet ist, darf die zuständige Behörde zur Kontrolle des Park- oder Halteverbots im Rahmen von stichprobenartigen Überprüfungen mit mobilen Scan-Fahrzeugen, auch durch selbsttätiges Wirken des Scan-Fahrzeugs, folgende Daten verarbeiten:

1. eine Bildaufzeichnung des Fahrzeugs,
2. das Kennzeichen des Fahrzeugs,
3. den Standort des Fahrzeugs sowie
4. den Zeitpunkt der Datenerhebung.

Das Kennzeichen des Fahrzeugs ist unverzüglich zu verschlüsseln. Die Bereiche, in denen eine digitale Parkraumkontrolle durch Bildaufzeichnung durchgeführt wird, müssen für die betreffenden Personen als solche erkennbar sein, bevor sie von der Datenerhebung betroffen sind. Die kontrollierenden Fahrzeuge sind als solche zu kennzeichnen. Werden bei der Anfertigung der Bildaufzeichnung des Fahrzeugs Personen erfasst, sind diese vor Ausleitung der Daten aus dem Scan-Fahrzeug und vor Einsicht durch eine natürliche Person automatisiert unkenntlich zu machen.

(7) Die zuständige Behörde darf die nach Absatz 6 erhobenen Daten mit den Daten, die im Zusammenhang mit der Gewährung der Parkberechtigung erfasst worden sind, automatisiert oder manuell abgleichen, um festzustellen, ob für das Fahrzeug eine Parkberechtigung besteht. Der Abgleich hat unverzüglich zu erfolgen.

(8) Die nach Absatz 6 erhobenen Daten dürfen für die Kontrolle, ob mögliche Verstöße gegen Park- oder Halteverbote oder gegen das Verbot des Gehwegparkens im Sinne von Absatz 6 Satz 1 vorliegen, und für die Verfolgung und Ahndung von entsprechenden Ordnungswidrigkeiten verwendet werden. Eine Verwendung für andere Zwecke ist nicht zulässig. Die Daten sind unverzüglich, spätestens aber 24 Stunden nach der Erhebung nach Absatz 6, zu löschen, soweit sie für den Zweck nach Satz 1 nicht mehr benötigt werden.

(9) Zuständige Behörde im Sinne dieser Vorschrift ist die für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten nach dem Straßenverkehrsgesetz zuständige Behörde.

(10) Besteht auf Grundlage der nach den Absätzen 1, 2 und 6 erhobenen und der im Zuge des Datenabgleichs nach den Absätzen 3 und 7 erzeugten Daten der konkrete Verdacht, dass Kraftfahrzeuge ohne die erforderliche Parkberechtigung geparkt sind oder Verstöße gegen Park- oder Halteverbote oder gegen das Verbot des Gehwegparkens vorliegen, so veranlasst die zuständige Behörde die zur Verfolgung und Ahndung von möglichen Ordnungswidrigkeiten und zur Abwehr etwaiger Gefahren erforderlichen Maßnahmen nach Maßgabe der dafür geltenden Vorschriften.

ABSCHNITT 4

Mobilitätspass

§ 14

Zweck und Berechtigung zur Abgabenerhebung

(1) Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs können Stadt- und Landkreise als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr nach § 6 Absatz 1 ÖPNVG eine Abgabe in Form eines wiederkehrenden Beitrags erheben, die einen Mobilitätspass für die Zahlenden finanziert. Zur gleichen Zeit kann von jedem Abgabeberechtigten jeweils nur eine Abgabe des Mobilitätspasses erhoben werden. Die Abgabenerhebung ist Bestandteil der Umsetzung der nachhaltigen Mobilität nach § 1. Sie dient der Erreichung von Klimaschutzziele im öffentlichen Personennahverkehr insbesondere durch die mit dem Mobilitätspass bewirkte Mitfinanzierung und Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sowie einer Änderung des Mobilitätsverhaltens. Die Abgaben nach Satz 1 werden aufgrund einer Satzung erhoben. Die Allgemeinen Vorschriften des Ersten Teils des Kommunalabgabengesetzes gelten sinngemäß. Die für die Abgabeberechtigten nach Satz 1 nutzbaren Abgabensinstrumente sind in den §§ 19 und 20 näher bestimmt.

(2) Die Möglichkeit der Abgabenerhebung steht auch Großen Kreisstädten zu, die Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr nach § 6 Absatz 1

Satz 2 ÖPNVG fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, ohne Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 ÖPNVG zu sein. Große Kreisstädte im Sinnes des Satzes 1 können ein eigenes Abgabensinstrument nach diesem Gesetz nur dann einführen, wenn der zuständige Aufgabenträger nicht bereits ein Abgabensinstrument auch für das Gebiet der Großen Kreisstadt eingeführt hat. Die Einführung eines Abgabensinstruments durch eine Große Kreisstadt bedarf der Zustimmung durch den Landkreis als zuständigem Aufgabenträger. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn der Landkreis der Einführung nicht in Textform und innerhalb eines Jahres nach Zustimmungersuchen der Großen Kreisstadt widerspricht. Der Landkreis darf nur dann widersprechen, wenn er die konkrete Absicht verfolgt, ein eigenes Abgabensinstrument einzuführen, das auch das Gebiet der Großen Kreisstadt umfasst.

(3) Beabsichtigt ein Landkreis als zuständiger Aufgabenträger ein Abgabensinstrument für das gesamte Kreisgebiet einzuführen, nachdem ein Abgabensinstrument bereits durch eine Große Kreisstadt nach Absatz 2 eingeführt worden ist, ist ein Einvernehmen zwischen Landkreis und Großer Kreisstadt herbeizuführen, ob und in welcher Ausgestaltung die beiden Abgabensinstrumente, insbesondere auch unter Berücksichtigung von Absatz 5, nebeneinander bestehen können. Kann ein Einvernehmen nicht hergestellt werden, wird das für Verkehr zuständige Ministerium zur Herbeiführung einer Entscheidung hinzugezogen.

(4) Hat ein Landkreis als zuständiger Aufgabenträger bereits ein Abgabensinstrument eingeführt, darf die Große Kreisstadt nicht später ein anderes Abgabensinstrument einführen. Die Große Kreisstadt kann im Rahmen des bestehenden Abgabensinstruments des Landkreises auch nach dessen Einführung im Einklang mit diesem Gesetz einen zusätzlichen Abgabenanteil für ihr Gebiet einführen. Dieser zusätzliche Abgabenanteil ist mit einem Prozentsatz festzusetzen, der von der Großen Kreisstadt nach Satz 1 zu bestimmen ist. Über die Umsetzung einschließlich Zuordnung der im Zusammenhang mit der Umsetzung entstehenden Kosten stimmen sich Landkreis und Große Kreisstadt einvernehmlich ab.

(5) Finanzielle Doppelbelastungen der Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldner im Sinne einer doppelten Zahlung derselben Abgabenschuldnerin beziehungsweise desselben Abgabenschuldners für mehrere Abgabensinstrumente dieses Abschnitts sind auszuschließen.

(6) Das für Verkehr zuständige Ministerium wird ermächtigt, die Einzelheiten zum Ausschluss von finanziellen Doppelbelastungen und zur Anrechnung bei parallel eingeführten Abgabensinstrumenten durch Rechtsverordnung zu regeln. Es wird im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel ermächtigt, bei Bedarf eine Stelle einzurichten, die die Umsetzung der Abgabensinstrumente nach diesem Gesetz landesweit koordiniert.

§ 15

Zweckbindung

(1) Das Abgabenaufkommen ist, soweit es nicht durch Einlösung des Mobilitätsguthabens nach § 18 Absatz 1 verbraucht wird, von den Abgabeberechtigten nach § 14 Absätze 1 und 2 für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden. Zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zählt insbesondere die Verbesserung des Fahrplan-, Qualitäts- und Tarifangebots sowie die Verbesserung der öffentlichen Personennahverkehrs-Infrastruktur einschließlich infrastruktureller und technischer Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger.

(2) Die Abgabeberechtigten nach § 14 Absätze 1 und 2 können bis zu zwei Prozent des Abgabenaufkommens, soweit es nicht nach § 18 Absatz 1 verbraucht wird, für die Kommunikation zur Förderung der vermehrten Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen verwenden.

(3) Das Abgabenaufkommen darf darüber hinaus von den Abgabeberechtigten auch für den ihnen bei der Einführung und Umsetzung der Abgabe entstehenden Verwaltungs- und Erhebungsaufwand verwendet werden.

§ 16

Abgabepflichtige

(1) Abgaben nach diesem Gesetz dürfen von volljährigen natürlichen Personen sowie von juristischen Personen erhoben werden.

(2) Es ist eine Befreiung von der Abgabepflicht vorzusehen, soweit dies aus Gründen der Billigkeit oder aus Gründen des öffentlichen Interesses geboten ist.

Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn für die Abgabenschuldnerin oder den Abgabenschuldner mit der Abgabe kein unmittelbarer Vorteil verbunden ist.

(3) Neben möglichen Sonderregelungen für bestimmte Personengruppen ist in der vom Abgabeberechtigten zu erlassenden Satzung die Möglichkeit eines individuellen Befreiungsantrags zu regeln.

§ 17

Abgabenhöhe

(1) Die Abgabenhöhe wird in der vom Abgabeberechtigten zu erlassenden Satzung festgelegt. Die Abgabenhöhe darf nicht unverhältnismäßig sein unter Berücksichtigung der jeweils vor Ort konkret vorherrschenden Gegebenheiten sowie der tatsächlichen Nutzungsmöglichkeiten.

(2) In der vom Abgabeberechtigten zu erlassenden Satzung können differenzierte Abgabensätze für bestimmte Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldner geregelt werden, wenn sich dies insbesondere aus sozialen Gründen als sachgerecht erweist.

§ 18

Mobilitätsguthaben

(1) Der Abgabenschuldnerin oder dem Abgabenschuldner wird im Gegenzug für die Abgabe ein Mobilitätsguthaben für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs in Höhe der zu leistenden Abgabe eingeräumt. Das Mobilitätsguthaben kann zum Erwerb von nicht übertragbaren personalisierten Zeitkarten des öffentlichen Personennahverkehrs ab einem Geltungszeitraum von mindestens einer Woche verwendet werden. Die Einlösung des Mobilitätsguthabens ist dabei für diese Tarifprodukte, die von dem Verkehrsverbund in dem Gebiet des Abgabeberechtigten zur Nutzung des Nahverkehrsangebots angeboten werden, möglich. Das Mobilitätsguthaben aus mehreren Abgabenzeiträumen kann vorbehaltlich des Absatzes 2 aufsummiert werden.

(2) Das Mobilitätsguthaben verfällt für jeden Abgabenzeitraum jeweils zwölf Monate nach der Bereitstellung.

(3) Das Mobilitätsguthaben einer abgabepflichtigen natürlichen Person ist nicht übertragbar; die Abgabeberechtigten können abweichend hiervon eine Übertragbarkeit zwischen natürlichen Personen in ihrer Satzung regeln. Bezüglich der Übertragbarkeit des Mobilitätsguthabens von einer juristischen Person auf die mit ihr verbundenen natürlichen Personen beim Mobilitätspass für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter gilt § 20 Absatz 4.

(4) Die Verwaltung des Mobilitätsguthabens obliegt den Abgabeberechtigten nach § 14 Absätze 1 und 2.

§ 19

Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner

(1) Abgabeberechtigte nach § 14 Absätze 1 und 2 können durch Satzung von ihren Einwohnerinnen und Einwohnern nach § 10 Absatz 1 der Gemeindeordnung oder § 9 Absatz 1 der Landkreisordnung einen Beitrag nach § 14 Absatz 1 erheben.

(2) Die Satzung regelt die Einzelheiten zu den Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldnern und der Abgabenhöhe einschließlich Differenzierungen.

(3) Für Einwohnerinnen und Einwohner, die einen Nebenwohnsitz im Zuständigkeitsgebiet des Abgabeberechtigten haben, ist die Möglichkeit vorzusehen, sich auf Antrag von der Abgabepflicht befreien zu lassen, wenn eine Abgabe nach diesem Gesetz am Hauptwohnsitz im Zuständigkeitsgebiet eines anderen Abgabeberechtigten geleistet wird.

§ 20

Mobilitätspass für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter

(1) Abgabeberechtigte nach § 14 Absätze 1 und 2 können durch Satzung von natürlichen oder juristischen Personen, die im jeweiligen Gebiet des Abgabeberechtigten ihren Wohnsitz oder Sitz haben und auf die mindestens ein Kraftfahrzeug nach § 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199, S. 2), die zuletzt durch Artikel 23 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, zugelassen ist, einen Beitrag nach § 14 Absatz 1 erheben.

(2) Die Satzung regelt die Einzelheiten zu den Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldnern und der Abgabenhöhe einschließlich Differenzierungen.

(3) Das Halten von Kraftfahrzeugen nach § 3 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2184) geändert worden ist, führt nicht zu einer Abgabepflicht.

(4) Abgabepflichtige Kraftfahrzeughalter und Kraftfahrzeughalterinnen, die juristische Personen sind, können das anfallende Mobilitätsguthaben wahlweise für die Finanzierung von sogenannten Jobtickets oder für den Erwerb von Zeitkarten des öffentlichen Personennahverkehrs für ihre Betriebszugehörigen, die zwischen diesen möglichst flexibel übertragbar sind, einsetzen.

§ 21

Ausreichendes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs

(1) Abgaben nach den §§ 19 und 20 dürfen nur dann erhoben werden, wenn der Abgabenschuldnerin oder dem Abgabenschuldner jeweils ein ausreichendes und für sie oder für ihn nutzbares Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung steht.

(2) Ein ausreichendes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs nach Absatz 1 ist dann gegeben, wenn der öffentliche Personennahverkehr als zumutbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Zuständigkeitsgebiet des Abgabeberechtigten oder in einem Teilgebiet hiervon, für das er den Beitrag erhebt, eingestuft werden kann. Dies ist in der Regel der Fall, wenn

1. ein Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs Montag bis Freitag von 5 bis 24 Uhr und Samstag, Sonntag sowie an Feiertagen von 6 bis 24 Uhr gegeben ist,
2. in der Hauptverkehrszeit in Verdichtungsräumen mindestens ein 15-Minuten-Takt und im ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt sichergestellt ist,
3. in den übrigen Verkehrszeiten von Montag bis Freitag zwischen 5 und 24 Uhr und Samstag, Sonntag sowie an Feiertagen zwischen 6 und 24 Uhr ein

30-Minuten-Takt in Verdichtungsräumen und ein Stundentakt im ländlichen Raum umgesetzt wird und

4. eine auch im Übrigen zumutbare Anbindung an das derart ausgestaltete Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs für den Einzelnen besteht.

Eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr nach vorstehender Maßgabe muss in abgabenberechtigten Landkreisen nicht in alle Richtungen, sondern im Sinne des Zentrale-Orte-Systems jeweils vom Teilort an den Hauptort und vom Hauptort an das nächste Zentrum gewährleistet sein. Die Anbindung muss von einem Zentrum aus auch an das nächsthöhere Zentrum gewährleistet sein und daher bei einem Zentrum der untersten Hierarchiestufe der zentralen Orte mindestens an das nächste Mittelzentrum und vom Mittelzentrum an das nächste Oberzentrum bestehen.

(3) Bezüglich der Einordnung des Gebiets als Verdichtungsraum oder als ländlicher Raum im Sinne von Absatz 2 Satz 2 sowie als Mittel- und Oberzentrum im Sinne von Absatz 2 Satz 3 gelten die Vorgaben des jeweils geltenden Landesentwicklungsplans. Ein Teilort nach Absatz 2 Satz 3 ist ein räumlich vom übrigen Gebiet des Abgabenberechtigten getrennter Ortsteil. Als Hauptort im Sinne des Absatz 2 Satz 3 gilt in der Regel dabei der Teilort mit der höchsten Einwohnerzahl im Gebiet des jeweiligen Abgabenberechtigten. Sofern es nur einen räumlich getrennten Ortsteil gibt, so gilt dieser als Hauptort.

(4) Das ausreichende Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs muss bereits zum Zeitpunkt der Einführung des Abgabensystems in der Form des Beitrags vorliegen.

TEIL 3
SCHLUSSVORSCHRIFT

§ 22
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Stuttgart, den 18. März 2025

Die Regierung des Landes Baden-Württemberg:

Kretschmann

Dr. Bayaz

Schopper

Walker

Dr. Hoffmeister-Kraut

Lucha

Hermann

Hauk

Razavi

Hoogvliet

Bosch