

Antrag

des Abg. Jan-Peter Röderer u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Umsetzung des Landesmobilitätsgesetzes (LMG)

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. inwiefern sie beabsichtigt, dass LMG durch eine Verwaltungsvorschrift zu ergänzen;
2. welche Stadt- und Landkreise bislang gegenüber dem Verkehrsministerium auf die Bestellung eines Radkoordinators/einer Radkoordinatorin verzichtet haben;
3. ob das Land Baden-Württemberg bereits der bundesweiten Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Busbereich beigetreten ist;
4. wenn nein, zu welchem Zeitpunkt dieser Beitritt geplant ist;
5. welche Regelungen in dieser Frage bis dahin (Ziffer 4) in Baden-Württemberg gelten;
6. wie der Ablauf und die Umsetzung der Regelungen konkret für das einzelne Unternehmen geplant sind;
7. wie der Ablauf und die Umsetzung der Regelungen konkret für jeden Aufgabenträger geplant sind;
8. wie und vom wem ein landesweiter Ausgleich organisiert wird;
9. wie und von wem die Umsetzung dieser Regelungen und der Branchenvereinbarung überprüft werden;
10. welche Kreise und Kommunen bislang gegenüber dem Verkehrsministerium Interesse an der Umsetzung des Instruments des Mobilitätspasses angemeldet haben;

Eingegangen: 28.5.2025/Ausgegeben: 9.7.2025

*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“.

11. welche ÖPNV-Verkehre konkret durch Landkreise/Kommunen mit diesem Instrument finanziert werden können;
12. welche Rolle dabei v. a. im Ballungsraum das bereits häufig über das im LMG genannte Niveau der Mobilitätsgarantie hinausgehende Angebotsniveau spielt.

28.5.2025

Röderer, Kirschbaum, Storz, Binder, Rivoir SPD

Begründung

Das Landesmobilitätsgesetz (LMG) ist seit kurzem im Kraft. Jetzt geht es um dessen praktische Umsetzung durch Unternehmen, Aufgabenträger, Kommunen und Landkreise.

Anhand einiger drängender Fragen aus den Bereichen Radverkehr, saubere Fahrzeuge und Mobilitätspass soll die Umsetzungspraxis des Landes für das LMG geklärt werden.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 4. Juli 2025 Nr. VM4-0141.5-31/125/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *inwiefern sie beabsichtigt, dass LMG durch eine Verwaltungsvorschrift zu ergänzen;*

Zu 1.:

Eine spezifische Verwaltungsvorschrift zum LMG ist nicht vorgesehen.

2. *welche Stadt- und Landkreise bislang gegenüber dem Verkehrsministerium auf die Bestellung eines Radkoordinators/einer Radkordinatorin verzichtet haben;*

Zu 2.:

Bisher haben 24 der 44 Stadt- und Landkreise aktiv die Bestellung eines Radkoordinators/einer Radkordinatorin gemeldet.

Folgende Kreise haben bisher gegenüber dem Verkehrsministerium den Verzicht auf die Bereitstellung eines Radkoordinators/einer Radkordinatorin auf Grundlage des LMG erklärt. Sie haben dabei teils erklärt, die Aufgaben aus dem LMG dennoch erfüllen zu wollen:

- Landkreis Biberach
- Ortenaukreis
- Rems-Murr-Kreis
- Landkreis Tübingen
- Landkreis Tuttlingen

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. *ob das Land Baden-Württemberg bereits der bundesweiten Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Busbereich beigetreten ist;*

4. *wenn nein, zu welchem Zeitpunkt dieser Beitritt geplant ist;*

Zu 3. und 4.:

Zu den Ziffern 3 und 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Das Land plant, zeitnah der bundesweiten Branchenvereinbarung für den Busbereich beizutreten.

Für einen Beitritt des Landes Baden-Württemberg zur Branchenvereinbarung ist jedoch die Zustimmung der weiteren Partner notwendig. Das Ministerium für Verkehr steht hierzu mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen als Vorsitzland des Koordinierungskreises der Branchenvereinbarung in Kontakt.

5. *welche Regelungen in dieser Frage bis dahin (Ziffer 4) in Baden-Württemberg gelten;*

Zu 5.:

Bis zum Beitritt des Landes Baden-Württemberg zur Branchenvereinbarung im Busbereich gelten für den Busbereich die Regelungen aus dem Landesmobilitätsgesetz Baden-Württemberg und das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz). Für die anderen betroffenen öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber gilt das Landesmobilitätsgesetz und das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz uneingeschränkt.

6. *wie der Ablauf und die Umsetzung der Regelungen konkret für das einzelne Unternehmen geplant sind;*

Zu 6.:

Die Branchenvereinbarung im Busbereich für den ersten Referenzzeitraum (bis 31. Dezember 2025) enthält Regelungen für die Unternehmen. Diese sind nachfolgend dargestellt:

Die von den Unternehmensverbänden vertretenen Verkehrsunternehmen melden die von ihnen in den Anwendungsbereich fallenden Ist- und Plan-Daten an den jeweiligen Unternehmensverband. Die jeweiligen Unternehmensverbände fassen diese Daten zusammen und leiten sie mit den gesammelten Einzelmeldungen an die jeweils zuständige Landesstelle weiter.

7. *wie der Ablauf und die Umsetzung der Regelungen konkret für jeden Aufgabenträger geplant sind;*

Zu 7.:

Die Branchenvereinbarung im Busbereich für den ersten Referenzzeitraum (bis 31. Dezember 2025) enthält Regelungen für die Aufgabenträger. Diese sind nachfolgend dargestellt:

Die Gebietskörperschaften bzw. die von ihnen beauftragten Stellen melden Ist- und Plan-Daten zu Verkehrsleistungen soweit die betreffenden Dienstleistungen und dafür vorgesehenen Busse unter das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz fallen. Gleiches gilt für die Bus-Beschaffungen für öffentliche Dienstleistungsaufträge, soweit sie auf Aufgabenträgerseite erfolgt. Die Meldung der Zahlen erfolgt an die zuständige Landesstelle.

8. wie und vom wem ein landesweiter Ausgleich organisiert wird;

Zu 8.:

Die Modalitäten eines möglichen landesweiten Ausgleichs sind in § 8 des Landesmobilitätsgesetzes Baden-Württemberg geregelt. Hiervon ist nach Beitritt zur Branchenvereinbarung der Busbereich ausgenommen:

„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. wie und von wem die Umsetzung dieser Regelungen und der Branchenvereinbarung überprüft werden;

Zu 9.:

Die Partner der Branchenvereinbarung im Busbereich richten einen gemeinsamen Koordinierungskreis ein. Insbesondere trägt der Koordinierungskreis länderübergreifend die vorliegenden Daten zusammen, sorgt für einen einheitlichen Kenntnisstand der Partner über die Ergebnisse und berät über die geplanten oder erforderlichen Maßnahmen zur gemeinsamen Erreichung der gesetzlichen Mindestziele.

Die zuständigen Landesstellen werten die Ist- und Plan-Daten aggregiert auf Landesebene aus. Die beteiligten Länder leiten die beiden Quoten an den Koordinierungskreis und an die jeweiligen Landesverbände weiter.

Auf Grundlage der ermittelten Landesquoten wird im Koordinierungskreis die länderübergreifende Quote berechnet und festgestellt, ob das gemeinsame Mindestziel in Bezug auf den ersten Referenzzeitraum der EU Clean Vehicles Directive (d. h. bis 31. Dezember 2025) erreicht werden wird. Der Koordinierungskreis prüft auf dieser Grundlage, ob ein länderübergreifender Ausgleich möglich ist. Zum Ende des Referenzzeitraums erstellt der Koordinierungskreis einen Bericht, den die beteiligten Länder ihren Meldungen an den Bund beilegen können.

Die beteiligten Länder gleichen die im Rahmen der Branchenvereinbarung erhobenen Daten mit den Daten aus der TED-Datenbank ab und setzen den Koordinierungskreis über das Ergebnis in Kenntnis.

10. welche Kreise und Kommunen bislang gegenüber dem Verkehrsministerium Interesse an der Umsetzung des Instruments des Mobilitätspasses angemeldet haben;

Zu 10.:

Das Ministerium für Verkehr hat Kenntnis davon, dass insbesondere in verschiedenen Städten die Einführung des Mobilitätspasses aktuell diskutiert und geprüft wird – teils fachlich, teils auch kommunalpolitisch. Konkrete Interessensbekundungen liegen dem Ministerium noch nicht vor.

11. welche ÖPNV-Verkehre konkret durch Landkreise/Kommunen mit diesem Instrument finanziert werden können;

Zu 11.:

Es können alle Verkehre, welche nach der Definition des § 2 Absatz 1 ÖPNVG als ÖPNV gelten, finanziert werden. Hierzu zählen gemeinhin beispielsweise Linienverkehre oder Linienbedarfsverkehre nach § 44 PBefG. Taxen und Mietwagen sind dann als Teil des ÖPNV anzusehen, wenn im jeweiligen Einzelfall die Voraussetzungen des § 2 Absatz 2 ÖPNVG vorliegen.

12. welche Rolle dabei v. a. im Ballungsraum das bereits häufig über das im LMG genannte Niveau der Mobilitätsgarantie hinausgehende Angebotsniveau spielt.

Zu 12.:

Nach § 21 Absatz 1 LMG kann der Mobilitätspass nur in solchen Teilgebieten eingeführt werden, in denen ein ausreichendes und nutzbares Angebot des ÖPNV zur Verfügung steht (Grundangebot). Sofern eine Kommune ein über das gesetzlich geforderte Grundangebot hinausgehendes ÖPNV-Angebot bereits vor der Einführung des Mobilitätspasses bzw. zum Zeitpunkt der Einführung des Mobilitätspasses aufweist, hindert dies die Initiierung des Abgabensystems nicht. Die Kommune kann die Mittel, welche aus dem Mobilitätspass generiert werden, nach § 15 LMG für den weiteren Ausbau des ÖPNV verwenden.

Hermann

Minister für Verkehr