



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
(§ 51 Naturschutzgesetz)

Anerkannte Natur- und
Umweltschutzvereinigung
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Bearbeitung:
Dr. Anke Trube
Geschäftsführerin

Stuttgart, 12.10.2021

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Abteilung 2
Postfach: 10 34 52
70029 Stuttgart

Per Email an Registratur2@vm.bwl.de; Sabrina.Roehner@vm.bwl.de

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
VM2-3910-11/2/13 vom 22.09.2021

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom
vm-StrG-mobilitaetszentrale

Telefon/E-Mail
0711/248955-23, anke.trube@lnv-bw.de

Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

der LNV dankt für die Zusendung der Anhörungsunterlagen zur geplanten Änderung des Straßengesetzes, die die Eingliederung der Mobilitätszentrale (bisherig Abteilung 9 des RP Tübingen) in das Verkehrsministerium zum Ziel hat. Der BUND Landesverband Baden-Württemberg schließt sich dieser LNV-Stellungnahme an.

Wir begrüßen die Eingliederung der Mobilitätszentrale als notwendigen und überfälligen Schritt, um die dringend notwendige Verkehrswende voranzubringen. Die Verkehrswende muss eine deutliche Reduzierung des Straßenverkehrs und insbesondere des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zum Ziel haben. Dafür kann die Eingliederung der Mobilitätszentrale allerdings nur der erste Schritt sein.

Letztlich benötigen wir ein Mobilitäts- statt ein Straßengesetz, das Fußgehende, Fahrradfahrende und den Öffentlichen Verkehr (ÖV) mit einbindet und ihnen Vorrang vor dem MIV einräumt. Ein Mobilitätsgesetz muss die Ziele festschreiben, dass der MIV wo immer möglich durch Öffentlicher Verkehr (ÖV) ersetzt wird und die Wegestrecken pro Person bzw. Tonne transportierten Gutes deutlich reduziert werden. Eine reine Verschiebung des Modal Split in Richtung Umweltverbund reicht insbesondere aus Klimaschutzgründen nicht mehr aus. Hauptziel eines Mobilitätsgesetzes muss die Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens sein.

Da Verkehr immer auch ein Maß für mangelnde Effizienz und schlechte Organisation einer

Gesellschaft ist, kann die Siedlung der kurzen Wege als Musterbeispiel für Verkehr sparende Strukturen und für die Minimierung des Verkehrsaufwandes dienen. Solche Strukturen machen Wirtschaft und Gesellschaft auch in vielerlei Hinsicht krisenfester.

Nähe kann am besten durch Entschleunigung erreicht werden.

Als Instrumente, um Ziele einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen, die auch ihren zwingend notwendigen Beitrag zum Klimaschutzziel leistet, sehen wir zusammenfassend hauptsächlich:

- Das Richtige fördern: Vorfahrt für Fußgehende und Fahrradfahrende
- Langsam ist besser: weniger CO₂-Ausstoß, weniger NO_x-Ausstoß, weniger Unfälle, weniger Lärm
- Sicherheit durch Verkehrsmischung
- Öffentlicher Verkehr ist in dem Maße sinnvoll und notwendig, in dem er den MIV ersetzt. Auch er muss so umweltschonend wie möglich sein.
- Umsteuern von Nachfrage-orientierter zu Angebots-orientierter Verkehrspolitik
- Einführung wirksamer Kontrollinstrumente

Mit der Eingliederung der Mobilitätszentrale erhoffen wir uns die notwendigen kurzen Entscheidungswege, einen Beitrag zur Entbürokratisierung, vor allem aber einen strikten CO₂-Einsparkurs. Denn der Verkehrssektor, allem voran der motorisierte Individualverkehr, hat bislang keinen Beitrag zur Einsparung von Treibhausgasen geleistet, ganz im Gegenteil! Baden-Württemberg steht bei der Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor im bundesweiten Vergleich leider besonders schlecht da: Der Wert für Deutschland lautet seit 1990 plus/minus Null, der Wert für Baden-Württemberg plus 12%! Eine eingehendere Begründung für dringenden Handlungsbedarf kann es kaum geben.

Digitalisierung, Erhebung und Nutzung von Verkehrsdaten dürfen im Übrigen nicht dazu führen, die Verkehrsdichte des MIV zu erhöhen. Dies wäre aus Klimaschutzsicht kontraproduktiv. Der Umweltverbund muss bei Datenerhebung und Steuerung mitberücksichtigt werden, allerdings nicht im Sinne eines „Überlaufventils“ für den MIV, der nur im Falle eines Staus auf der Straße auf den ÖV ausweicht.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme wären wir dankbar und stehen für Gespräche gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Gerhard Bronner

Vorsitzender