



Landesnaturschutzverband  
Baden-Württemberg e.V.

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

Anerkannte Natur- und  
Umweltschutzvereinigung  
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg  
Abteilung Nachhaltige Mobilität  
Postfach 103452  
**70029 Stuttgart**

Stuttgart, 02.10.2024

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom  
VM4-3910-9/2/10, vom 31.07.2024

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom  
vm-LMG

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

## **Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG) Beteiligung der Verbände und Organisationen (Anhörung)**

Hier: LNV-Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Engelbach, sehr geehrter Herr Baier,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) dankt für die Zusendung des Entwurfs für ein Landesmobilitätsgesetz und die damit verbundene Möglichkeit zur Stellungnahme.

Wir verzichten auf eine detaillierte Stellungnahme zu dem Gesetz, möchten aber einige grundsätzliche Themen ansprechen.

Wir begrüßen ein Landesmobilitätsgesetz als Rahmengesetz, um eine nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg zu gestalten. Es ist im Koalitionsvertrag (S.122) verankert, wo es heißt:

*„Wir werden ein Mobilitätsgesetz als Rahmengesetz mit den Leitlinien einer nachhaltigen, klimafreundlichen, leistungsfähigen und verlässlichen Mobilität verabschieden. Wir orientieren uns an den Zielen der Mobilitätswende der Bundesregierung, den EU-Klimaschutzziele im Verkehr und an der Vision Zero zur Verkehrssicherheit.“*

Das Ziel der Landesregierung für den Verkehrssektor ist es zudem, die Treibhausgasemissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 55 % zu senken. Leider gab es bislang keine bzw. eine

nur unwesentliche Treibhausgasreduktion, weshalb es für uns unverständlich ist, dass der Straßenverkehrssektor im LMG nicht mit Reduktionszielen und -maßnahmen belegt ist.

Wenn darauf verzichtet wird, bleibt der Straßenverkehr das Sorgenkind des Klimaschutzes (zusätzlich zu seinen erheblichen Luftschadstoff- und Lärmemissionen); ein verwöhntes Sorgenkind, das zunehmend zum Kostgänger und Nutznießer der teils erfolgreichen Maßnahmen in anderen Sektoren (Wirtschaft, Gewerbe, Gebäude) wird.

Wir halten das Mobilitätsgesetz in seiner derzeitigen Entwurfsform für nicht geeignet, einen substanziellen Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz zu leisten.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs kann zwar die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV beeinflussen. Er führt aber oft noch nicht zu einem spürbaren Rückgang des Kraftfahrzeugverkehrs. Unterm Strich kann in der Summe über alle Verkehrsträger die Verkehrsmenge bleiben oder sogar steigen, wenn die dank ÖPNV „freieren“ Straßen dann wieder von Autofahrern aufgefüllt werden. Es ist daher ein Gebot des wirtschaftlichen Einsatzes öffentlicher Mittel, die Investition in den ÖPNV durch Neuverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbunds auch wirklich zur Geltung kommen zu lassen. Solche Maßnahmen lassen sich sehr gut mit Vorhaben zur Hebung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie Aufwertung und Unterstützung von (Einzel-)Handel und Wandel verbinden (und mit integrierten Konzepten aus entsprechenden Töpfen auch mitfinanzieren).

Wirklich sinnvoll wären alle Maßnahmen, die erstens zu einem zuverlässigeren öffentlichen Verkehr führen und zweitens die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV durch einfachen und günstigen Zugang (Deutschlandticket als Dauerlösung) befördern. Der Preis der ÖPNV-Tickets und die Preisrelation zum - bei den variablen Kosten immer noch relativ billigen - Auto spielt für die große Mehrheit der Bevölkerung nun mal eine Rolle.

Parallel dazu muss natürlich das Angebot stimmen. Insbesondere beim gleisgebundenen Verkehr gibt es hier riesige Defizite, die es so in der fernerer Vergangenheit bei uns nicht gab; es gibt sie heute im europäischen Ausland zumindest in den Ländern nicht, die bei ihren Pro-Kopf-Verkehrsinvestitionen einen Schwerpunkt auf die Schiene setzen (insbesondere Schweiz, Österreich, Schweden, Norwegen, Niederlande).

In diesem Zusammenhang begrüßen wir den Mobilitätspass (§14-21) grundsätzlich als Finanzierungsmittel für einen zuverlässigeren ÖPNV in BW. Wir beantragen jedoch, die Straßennutzungsgebühr (Citymaut) und insbesondere die Arbeitgeberabgabe zusätzlich aufzunehmen, um den Kommunen mehr Entscheidungsspielraum zu geben und die Hauptverursacher von Pendelverkehren, die Arbeitgeber, mit in die Verantwortung zu nehmen. Die Kommunen sind „sachnah“ genug, um die neue Ermächtigung in Verantwortung sowohl für die heimi-

sche Wirtschaft (dazu gehören auch attraktive ÖPNV-Angebote für Arbeitgeber und Arbeitnehmer) und für die Lebens- und Mobilitätsqualität vor Ort wahrzunehmen.

Dabei geht es auch um niederschwellige soziale Teilhabe. Leider wird von weiten Teilen der Politik immer noch zu wenig beachtet: Je nach Region verfügen 20 bis 30 % der Bevölkerung nicht über einen PKW.

Substanzielle Veränderungen über den Ersatz des Antriebssystems hinaus lassen sich nur durch Veränderungen beim PKW-Verkehr selbst erreichen. Dazu gehören Tempolimit, Parkraumverknappung und weitere restriktive Maßnahmen. Wenn man das nicht möchte, sollte man so ehrlich sein, zu sagen, dass man auf diese Klimaschutzpotentiale bewusst verzichtet.

Es sollten alle Projekte des Neubaus und des kapazitätserhöhenden Ausbaus von Straßen auf den Prüfstand kommen. Bisher werden die Auswirkungen auf den Klimaschutz nicht in angemessener Form geprüft, vor allem durch die Vernachlässigung der verkehrserzeugenden Funktion jeder Beschleunigung im Verkehr (induzierter Verkehr). Neuer Straßenbau darf nur noch stattfinden, wo es um die Vermeidung unerträglicher Belastungen im besiedelten Bereich geht, nicht aber allein um die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu erhöhen. Die Klimaauswirkungen sind bei jedem Projekt zu prüfen, und die zusätzliche Versiegelung ist bei jedem Projekt durch Entsiegelung an anderer Stelle auszugleichen.

Die mit Abstand am meisten nachteiligen und nicht mehr verantwortbaren Projekte stehen im Bundesverkehrswegeplan. Das Land wird aufgefordert, jedes Bundesverkehrswegeplan-Projekt auf den Prüfstand zu stellen und die Umsetzung aller Projekte zu verweigern, bei denen der Klimaschutz nicht und andere Umweltbelange nicht ausreichend berücksichtigt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

LNV-Vorsitzender