

Empfehlungen des Expertenrates zum Klimaschutz im Verkehrssektor für das Land Baden-Württemberg

Baden-Württemberg hat sich zu einer Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg durch die Festlegung von Minderungszielen bis 2020 (-25 Prozent) und 2030 (-42 Prozent) gegenüber 1990 verpflichtet, bis 2050 soll eine weitgehende Klimaneutralität erreicht werden¹. Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels wurden durch das „Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept Baden-Württemberg“ (IEKK) festgelegt.

Dem Verkehrssektor kommt hierbei eine besondere Rolle zu. Im Land stammen rund 34 Prozent der Treibhausgase aus dem Verkehrssektor, überwiegend aus dem Straßenverkehr. Das Klimaschutzziel im Verkehrssektor ist mit den bestehenden, vom Land umgesetzten und geplanten, investiven und nichtinvestiven Maßnahmen nicht erreichbar.

Der Expertenrat begrüßt daher die Arbeiten im Auftrag des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, weitere Stellschrauben für eine deutliche Verringerung der klimarelevanten Verkehrsemissionen in Baden-Württemberg zu identifizieren. Auf Basis der Ergebnisse des ausführlichen Gutachtens „Rechtliche Handlungsmöglichkeiten für das Land Baden-Württemberg für Klimaschutz im Verkehrssektor“ empfiehlt der Expertenrat die Umsetzung der folgenden Maßnahmen.

1) Klimamobilitätspläne

Kommunen kommt auf dem Weg zur Verkehrswende eine Schlüsselrolle zu. Klimamobilitätspläne bieten Kommunen die Möglichkeit, auf einer analytischen, datenbasierten Grundlage zielführende Strategien und effektive Umsetzungsmaßnahmen zu entwickeln, um lokale Klimaschutzpotenziale im Verkehrssektor zu aktivieren, ohne spezifische lokale und regionale Eigenheiten zu missachten. Um die integrierte Planung und auch den Prozess dahinter abzubilden, ist es zielführend, für die Kommunen das Instrument der verkehrsträgerübergreifenden Klimamobilitätspläne im Sinne des von der EU empfohlenen Instruments SUMP vorzusehen. Klimamobilitätspläne sollten durch die Partizipation lokaler und regionaler Akteure, einschließlich der Bürgerschaft, begleitet werden und zur Messung ihres Vorankommens Evaluation und Monitoring berücksichtigen.

¹ Die Minderungsziele betragen im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990 bis zum Jahr 2020 mindestens 25 Prozent, bis zum Jahr 2030 mindestens 42 Prozent und bis zum Jahr 2050 90 Prozent. Siehe dazu das [Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg](#), zu den Maßnahmen das [Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept Baden-Württemberg \(IEKK\)](#).

Ziel eines Klimamobilitätsplans ist es, die CO₂-Emissionen im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Stand von 2010 zu senken.

Um eine flächendeckende Umsetzung von Klimazielen zu erreichen, sollten Klimamobilitätspläne über Gemeindegrenzen hinweg vereinbart und umgesetzt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Klimamobilitätspläne ein wichtiges Instrument ab einer gewissen Gemeindegröße darstellen, für kleinere Kommunen dagegen ein komplementäres, niederschwelliges Instrument zu entwickeln ist.

Klimamobilitätspläne erfüllen auch eine wichtige Impuls- und Klammerfunktion in Kommunen. Sie sollten Maßnahmen in eigener Verantwortung der Kommunen verankern, und empfohlene Maßnahmen in Verantwortung Dritter benennen.

Um Anreize zur Erstellung und Umsetzung von Klimamobilitätsplänen zu schaffen, empfiehlt der Expertenrat, Klimamobilitätspläne als Fördervoraussetzung für den Klimabonus zu etablieren.

2) Null-Emissions-Zonen

Null-Emissions-Zonen sind lokale Viertel oder Gebiete, in welchen schrittweise der Kraftfahrzeug-Verkehr reduziert und der verbleibende Kfz-Verkehr auf klimafreundliche Fahrzeuge umgestellt wird. Sie sind ein wirksames Mittel zur Erreichung klimaneutraler Mobilität und setzen einen Anreiz für die Fahrzeughersteller, emissionsarme bzw. klimafreundlichere Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Null-Emissions-Zonen wirken nicht nur in der Zone selbst, sondern auch darüber hinaus, indem sie sich als Referenzgebiete ausweisen und den Ziel- und Quellverkehr positiv beeinflussen.

Kommunen haben hier eine große Gestaltungsmacht, benötigen dabei allerdings die gesetzgeberische Unterstützung durch den Bund. Dem Land kommt in der „Sandwich-Position“ der Vollzugsbehörde des Straßenverkehrsrechts ebenfalls eine wichtige Rolle zu. Vorhandene Möglichkeiten sind daher umfassend zu nutzen. Die unmittelbare Rechtsetzung durch das Land ist in diesem Bereich beschränkt, möglich sind allerdings Weisungen an die mittleren und unteren Verwaltungsbehörden, finanzielle und ideelle Förderung, Initiierung auf Bundesebene sowie Dialog mit Verbänden und Akteuren.

Die haushaltsrechtlichen Möglichkeiten zur Förderung von Bus/Bahn- sowie Fuß- und Fahrradverkehr müssen dabei voll ausgeschöpft werden. Ladeinfrastruktur wird bereits

durch rechtliche Verankerung und Förderungen unterstützt, denn ein breites und einfach verfügbares Angebot an nachhaltiger Infrastruktur trägt unterstützend zur Verkehrswende bei.

Der Expertenrat empfiehlt ferner, klimafreundlichen Lieferservice zu unterstützen durch die Förderung von Lieferzonen, Halte- und Parkrecht, Einfahrprivilegien, In-house-Stationen und Micro-Hub-Infrastruktur sowie der Unterstützung von Lieferungen per Radkurier bzw. (E-) Lastenräder. Auch die Möglichkeit zu Instore-Delivery (5-Minuten-Stadt) sollte gefördert und in einem Handelsdialog angeregt werden.

Der Expertenrat empfiehlt zudem, Null-Emissions-Zonen durch die Förderung von Modellvorhaben zu initiieren und durch gesetzgeberische Begleitung zu erleichtern, z.B. durch Änderungen oder Erweiterungen in §§ 37, 74 LBO, sowie durch straßenverkehrsrechtliche Experimentierklauseln.

So empfiehlt der Expertenrat eine Einbettung von Null-Emissions-Zonen in ein flächenhaftes Netz aus Tempo 30-Straßen. Das Land sollte hier auch durch Modellvorhaben auf eine Ausweitung der Tempo 30-Regelung – auch auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen – hinwirken.

3) Parken und ruhender Verkehr

Einem klimafreundlichen Parkraummanagement kommt auf Baden-Württembergs Weg zur Verkehrswende als mittelfristig flächendeckendes Instrument große Bedeutung zu.

Auf öffentlichen Flächen können Kommunen die Rahmenbedingungen für Parkraumbewirtschaftung festlegen, um die Anzahl an, die fußläufige Entfernung zu und die Gebührenhöhe für Stellplätze des Kraftfahrzeugverkehrs zu gestalten.

In diesem Zusammenhang stellt die in Anhörung befindliche Verordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren einschließlich der Gebührenordnung für Bewohnerparkausweise einen ersten Schritt dar. Der Expertenrat empfiehlt, im nächsten Schritt eine Einführung von Mindestparkgebühren aus Klimaschutzgründen vorzubereiten. Das Land sollte hierbei eine Vorreiter- und Vorbildrolle einnehmen und die eigenen Parkplätze und Parkliegenschaften mit mindestens kostendeckenden Preisen bewirtschaften. Um die Einhaltung restriktiver Maßnahmen sicherzustellen, sollte das Verkehrsministerium seine Weisung zur entsprechenden Sanktionierung und Überwachung („Falschparker-Erlass“) verstärken.

Der Stellplatzreduktion auf privaten Flächen kommt, wo weitere Mobilitätsangebote und eine gute Erschließung an diese vorhanden ist (bspw. Nähe zu Bus und Bahn, Quartiersgaragen), eine große Rolle im klimafreundlichen Parkraummanagement zu. Es wird empfohlen, über eine Anpassung der Landesbauordnung den heutigen Stellplatzschlüssel für Neubaumaßnahmen entfallen zu lassen (Wegfall der 1:1 Stellplatzverpflichtung in § 37 I 1 LBO). Zudem soll zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität die Rolle von Fahrradstellplätzen, Car-Sharing-Stellplätzen, Ladeinfrastruktur und Quartiersgaragen gestärkt werden.

Gebiete mit autofreiem Wohnen oder verkehrsreduzierte Quartiere können unter anderem über Klimamobilitätspläne bestimmt werden. Generell sollten Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs stets mit Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung von Bus/Bahn/Rad/Fußverkehr kombiniert werden.

Im Interesse einer steigenden Durchdringung der Fahrzeugflotte mit Fahrzeugen, die über einen klimafreundlichen Antrieb verfügen, wird kostenfreies Parken für solche Fahrzeuge als temporäres Instrument, etwa bis 2025, empfohlen.

4) Bevorrechtigung CO2 armer Kraftfahrzeuge

Zur Erreichung der Klimaziele des Landes Baden-Württemberg gilt derzeit die Umstellung auf alternative Antriebe und Kraftstoffe als besonders effektiv. Um die Durchsetzung des aktuell wachsenden Anteils an Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen zu unterstützen, müssen neben der Anreizschaffung beim unmittelbaren Fahrzeugewerb auch Rahmenbedingungen geschaffen werden, die die Nutzung eines Fahrzeugs mit alternativem Antrieb besonders attraktiv machen. Hierzu gehören nicht nur leicht zugängliche Tank- und Ladeinfrastrukturen, sondern auch bevorzugte Nutzungsmöglichkeiten (siehe Kapitel 2 „Null-Emissions-Zonen“).

Gleichzeitig lässt sich seit längerem feststellen, dass Pkw hinsichtlich Gewicht und Größe kontinuierlich „wachsen“, der Anteil größerer Fahrzeuge in der Flotte zunimmt und damit spezifische Effizienzgewinne kompensiert werden (Expertenkommission zum Monitoring-Prozess „Energie der Zukunft“ 2020). In diesem Zusammenhang ergeben sich ungleiche Belastungen der Umwelt im Hinblick auf Emissionen und Flächenbedarf der Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum.

Das vorliegende Rechtsgutachten zeigt auf, dass Lenkungsmaßnahmen für diese Entwicklung nur mittels eines indirekten Ansatzes möglich sind.

Der Expertenrat empfiehlt zu prüfen, ob als kommunale Maßnahme die Einführung einer CO₂-abhängigen Differenzierung von Parkgebühren mit verhältnismäßigem Aufwand möglich und gleichzeitig im Sinne einer Beschleunigung des Wandels wirksam ist.

Hierzu liegen erste Erfahrungen aus Städten in Deutschland vor. In diese Prüfung sollte in jedem Fall auch die Frage nach möglichen sozialen Benachteiligungen Berücksichtigung finden.

5) Zuflussdosierung und intelligente Verkehrssteuerung

Der Straßenverkehr stößt vielerorts hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Umfeldverträglichkeit² an Grenzen oder überschreitet sie. Darüber hinaus verunglücken in Baden-Württemberg jedes Jahr etwa 48.000 Menschen im Straßenverkehr³. Auslöser ist in beiden Fällen die Menge des Kraftfahrzeugverkehrs, bei geringer Effizienz der Personentransportleistung in Bezug auf Infrastrukturanforderungen.

Zum Schutz der Menschen vor Unfällen, Emissionen und weiteren Beeinträchtigungen und zur Gewährleistung der Ordnung des Verkehrs bietet die Zuflussdosierung in einer intelligenten Verkehrssteuerung die technische Möglichkeit, temporäre oder dauerhafte Beschränkungen der Kfz-Verkehrsmenge vorzunehmen. Häufig übersehen wird dabei, dass die Überlastung oder Unverträglichkeit ihre Ursache nicht an der Stelle hat, an der sie auftritt. Somit sind nicht nur die Aspekte der Routenwahl, sondern auch die der (effizienteren) Verkehrsmittelwahl Ansatzpunkte für Maßnahmen zur Verbesserung der Situation. Notwendig ist die Steigerung von Alternativen hinsichtlich Kapazität, Reisegeschwindigkeit, Sicherheit und Komfort.

Das vorliegende Rechtsgutachten zeigt verschiedene Möglichkeiten auf, sowohl lokal für Streckenabschnitte als auch netzbezogen für Stadtgebiete oder Regionen Fahrzeugverkehre zu dosieren und damit einen Beitrag zu Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie zum Schutz des Umfeldes der Menschen zu leisten und damit insgesamt auch Umweltschutzbelange zu bedienen. Dabei können Zuflussdosierungen Null-Emissions-Zonen unterstützen.

² Verträglichkeit von Verkehrsmenge, -zusammensetzung, -ablauf, Trennwirkung, Emissionen, etc. in Bezug auf die weiteren vorhandenen Nutzungen (insbes. Wohnen und Aufenthalt) im Umfeld einer Straße.

³ Bei Unfällen verunglückte Personen im Zeitraum 2016-2018. 2019: 47.000, 2020: 40.000, siehe auch [Verkehrsunfallbilanz 2020](#)

Der Expertenrat empfiehlt eine Landesinitiative zur intelligenten Verkehrssteuerung, welche mit Modellprojekten, Leitfäden und verbindlichen Handlungsanweisungen die Wirkungen von Zuflussdosierungen und intelligenter Verkehrssteuerung hinsichtlich Verkehrsmengen und Mobilitätsverhalten nutzt und die Entscheidungsgrundlagen festigt bzw. erweitert.

Es gilt darüber hinaus, die Kommunen zu diesbezüglichen Maßnahmen auf der Basis eines qualifizierten städtebaulichen Verkehrskonzeptes zu ermutigen und dies wirkungsvoll zu fördern. Das Land soll durch seine Verkehrsbehörden überprüfen lassen, ob und auf welche Weise die Anforderung der Straßenverkehrs-Ordnung zur Ordnung bzw. Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsträger (auch Fuß- und Radverkehr, Busse und Stadtbahnen, weitere Fahrzeuge) erfüllt wird.

In den genannten Maßnahmen soll das Land über die Straßen in seiner Baulast an entscheidenden Stellen wirken.

6) Lkw-Maut auf Landesstraßen

Auch in den kommenden Jahren wird ein Großteil der erwarteten Güterverkehrsmengen über die Straße befördert werden. Trotz absoluter Zunahmen bei Bahn und Binnenschiff wird der Anteil des Lkw am Modal Split des Güterverkehrs weiter steigen⁴. Gleichzeitig wächst der Umfang an Lieferverkehren kontinuierlich – im vergangenen Jahr noch zusätzlich befeuert durch die Corona-Pandemie, da der elektronische Handel eine kontaktarme Alternative zum Ladeneinkauf bietet. Vor allem in den Städten hat dies zu einer weiteren Verdichtung des motorisierten Straßenverkehrs geführt.

Die Erfahrungen aus der Mauteinführung auf Autobahnen und Bundesstraßen haben gezeigt, dass hauptsächliche Effekte in einer Effizienzsteigerung bei den Transporten – insbesondere durch bessere Auslastung der Fahrzeuge – sowie in der Umstellung auf emissionsärmere Fahrzeuge liegen. Diese Zielfelder können auch auf regionaler und lokaler Ebene adressiert werden.

Das vorliegende Rechtsgutachten zeigt zweierlei auf: Zum einen die rechtliche Möglichkeit zur Einführung einer Lkw-Maut auf Landesstraßen; zum zweiten die rechtliche Möglichkeit zur Einführung einer Maut für Nutzfahrzeuge auf kommunalen Straßen – idealerweise in Verknüpfung der beiden Mautformen, um so die größtmögliche Wirkung im Sinne einer CO₂-Reduzierung zu erzielen. Dabei sollte sich die Systematik der Maut auf Landesstraßen an der Ausgestaltung der Maut auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen orientieren und damit die geltenden Bestimmungen in die Fläche bringen.

⁴ Landtag von Baden-Württemberg; Drucksache 16/9864 vom 1.2.2021; S. 2

Insbesondere bei der kommunalen Maut sollte die Gewichtsgrenze bei 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht angesetzt werden, um so der spezifischen Struktur des Güterverkehrs in Städten Rechnung zu tragen.

Der Expertenrat empfiehlt die Einführung einer Landesstraßenmaut als steuerndes Element innerhalb des vom Verkehrsministerium bereits initiierten Güterverkehrskonzeptes sowie gleichzeitig die Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen zur Einführung einer kommunalen Maut. Die Umsetzung der kommunalen Maut sollte zunächst in enger Kooperation mit umsetzungswilligen Städten des Landes in einer Pilotphase erprobt werden, um eine Herangehensweise zu entwickeln, die es erlaubt, spezifische Bedürfnisse der Städte nicht zuletzt hinsichtlich der zunehmenden Lieferverkehre zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sollte die Förderung von CO₂-armen Lieferfahrzeugen erwogen werden.

7) Zusammenarbeit und Bündelung von Verbänden des öffentlichen Verkehrs

Die moderne und klimafreundliche Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs ist eine weitere Stellschraube der Verkehrswende.

In Baden-Württemberg gibt es aktuell 21 Verkehrsverbände als Aufgabenträger, Unternehmens- oder Mischverbände. Bei insgesamt 44 Stadt- und Landkreisen sind dies im bundesweiten Vergleich sehr kleinteilige Strukturen:

Ein „Flickenteppich“ aus Tarifen, Tarifzonen, Ticketvarianten, Preisen, Fahrplänen, Ansprechstellen und Zuständigkeiten, Marketing-Aktivitäten, Internetauftritten, Apps usw. erschwert erheblich sowohl eine einfache und unkomplizierte Nutzung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Busverkehrs, als auch seine effiziente Organisation und seinen effizienten Betrieb.

Diese Strukturen werden den Anforderungen an einen modernen öffentlichen Verkehr als Rückgrat einer klimaschonenden Mobilität nicht gerecht: weder den zunehmenden regionalen und überregionalen Verkehrs- und insbesondere Pendlerverflechtungen, noch der Notwendigkeit, Mobilität als Dienstleistung „aus einem Guss“, verknüpft und vernetzt aus öffentlichem Verkehr, Radverkehr, Sharing-Angeboten und App-gestützten On-Demand-Verkehren anzubieten, noch der Chancen, die sich aus der Digitalisierung von Vertriebs- und Fahrgastinformationen ergeben können.

Das vorliegende Rechtsgutachten zeigt auf, dass die Vereinfachung und Neuordnung der Verbundlandschaft rechtlich möglich ist – auf unterschiedlichen Wegen, nach verschiedenen Vorbildern aus Baden-Württemberg, aber auch aus anderen Bundesländern, sowie mit verschiedenen Konsequenzen hinsichtlich Aufgabenverteilung und Zuständigkeiten.

Der Expertenrat empfiehlt deshalb, diese rechtlichen Möglichkeiten zu nutzen und die Verbundlandschaft konsequent zu vereinfachen und die Verbünde nach funktionalen Zusammenhängen zusammenzuführen. Mit hoher Priorität sollten integrierte Verkehrs- und Mobilitätsverbünde neu- und weiterentwickelt werden.

8) Bedienstandards für Busse und Bahnen und Öffentlicher Personennahverkehr als kommunale Pflichtaufgabe

Darüber hinaus gelten insbesondere Linien-, Haltestellen- und Streckennetz, Taktfrequenz, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Anschluss und Schnelligkeit der Beförderung als Kernleistungen, die zu einer hohen Kund*innenzufriedenheit mit Bussen und Bahnen beitragen. Gemeinsam mit der Gestaltung von Tarifen und der Festlegung von Preisen definieren sie die Qualität des Angebotes.

Die Frage, ob der Verkehr in Baden-Württemberg in großem Umfang vom Auto auf Busse und Bahnen verlagert werden kann, hängt neben restriktiven Maßnahmen gegen den Autoverkehr entscheidend von Angebotsverbesserungen ab. Verantwortlich für die Ausgestaltung sind die Aufgabenträger mit ihren verpflichtend aufzustellenden Nahverkehrsplänen und die Verkehrsverbünde.

Um landesweit ein qualitativ hochwertiges Bus- und Bahn-Angebot, das leicht verständlich, transparent und einfach nutzbar ist, auch tatsächlich umzusetzen, empfiehlt der Expertenrat landeseinheitliche, räumlich differenzierte Bedienstandards z. B. zum Takt, zu Bedienzeiten sowie zur Linienführung und Netzgestaltung. Diese sollen als verbindliche Leitlinien bzw. Landes-Vorgaben für den gesamten öffentlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen, flexiblen Bedienformen und On-Demand-Angeboten gelten.

Erste Konkretisierungen dazu formuliert bereits die Zukunftskommission Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) des Landes Baden-Württemberg, die z. B. in Verdichtungsräumen zu den gängigen Verkehrszeiten einen 15-Minuten-Takt und in der Fläche einen 30-Minuten-Takt empfiehlt.

Mit der Erarbeitung solcher landeseinheitlicher Mindestbedienstandards soll schnellstmöglich im Rahmen einer ÖPNV-Strategie des Landes begonnen werden, da sie nach dem neuen ÖPNV-Gesetz des Landes erstmals einen Beurteilungsmaßstab für die Finanzierung der Verkehrsverbände bieten und damit gestaltend auf das ÖPNV-Angebot einwirken können.

Um diesen zu definierenden Bedienstandards und ihrer Umsetzung eine hohe Verbindlichkeit zu verleihen und so das Angebot qualitativ und quantitativ deutlich zu verbessern, empfiehlt der Expertenrat darüber hinaus, den öffentlichen Personennahverkehr zur kommunalen Pflichtaufgabe zu erklären und die dafür notwendige Finanzierung sicherzustellen.

9) Gemeinsame Beschaffung und Standardisierung von Bussen

Ein weiteres Handlungsfeld ergibt sich bei der Beschaffung von Bussen im ÖPNV, die derzeit in sehr geringen Stückzahlen durch die jeweiligen einzelnen Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen erfolgt. Die Fahrzeuge und deren Ausstattung werden entsprechend der Vielzahl an Bestellern stark unterschiedlich und mit einem hohen Ausschreibungsaufwand ausgeschrieben. In einer individualisierten Beschaffung von Bussen im ÖPNV sind Kosten- und Preisreduktionen nicht zu realisieren. Technische Innovationen und (teurere) klimafreundliche Fahrzeuge werden seltener beschafft oder fordern die Haushalte der Aufgabenträger stark.

Eine gebündelte Beschaffung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie die Bündelung von Beschaffungsvorgängen bieten in Baden-Württemberg ein deutliches Einsparpotenzial. Dieses bietet Möglichkeiten, sowohl mehr als auch besser ausgestattete, klimafreundliche Fahrzeuge zu beschaffen und damit die Steigerung der Nutzung des straßengebundenen ÖPNV mit Bussen zu unterstützen. Sowohl die Beschaffung klimafreundlicher Fahrzeuge als auch der mögliche Fahrgastzuwachs tragen zum Klimaschutz bei.

Die Aktivierung der Einspar- und der Klimaschutzpotenziale setzen eine auf hohem Niveau hinreichende Standardisierung der zu beschaffenden Fahrzeuge voraus. Sie erfordert eine freiwillige Nutzung des Angebotes durch die Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen, welche angesichts der erzielbaren finanziellen Vorteile unterstellt werden kann.

Das vorliegende Rechtsgutachten zeigt verschiedene Möglichkeiten einer zentralen Fahrzeugbeschaffung auf, welche konform mit den geltenden Regelungen zum Vergaberecht, den Verwaltungsvorschriften des Landes und weiteren gesetzlichen Regelungen umgesetzt werden können. Hierbei kann auf bereits bekannte Anwendungen im Land Baden-Württemberg verwiesen werden.

Der Expertenrat empfiehlt daher, gemeinsam mit den Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen eine wirksame Standardisierung der einzusetzenden Fahrzeuge zu etablieren und mit der Schaffung einer zentralen Beschaffungsstelle für Fahrzeuge des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs die Ausschreibungs-, Beschaffungs- und Wartungskosten zu senken. Auf diese Weise kann eine schnellere Umstellung auf klimafreundliche Fahrzeuge mit hohen Standards und eine stärkere Nutzung von Linienbussen erreicht werden.

10) Lokale Gesellschaften zur Förderung klimaneutraler Mobilität

Zur Regulierung und Bewirtschaftung der öffentlichen und privaten Verkehrsinfrastruktur werden Strukturen benötigt, welche Maßnahmen modernen Mobilitätsmanagements effizient aufgreifen können.

Reine Verkehrs- bzw. Mobilitätsinfrastrukturgesellschaften sind hierbei kommunalrechtlich problematisch und im Hinblick auf die Verwendung von Überschüssen (z.B. aus der Parkraumbewirtschaftung) haushaltsrechtlich instabil.

Der Expertenrat schlägt daher vor, diese Aufgabe in breiter aufgestellten Stadtentwicklungsgesellschaften zu verorten.

Diese können nachhaltige und klimagerechte Stadtentwicklung betreiben und Überschüsse aus einem Segment in andere Bereiche überführen (z.B. Überschüsse aus der Bewirtschaftung von PKW-Parkplätzen und -garagen zur Nutzung für Fahrradgaragen und Abstellplätze oder Micro-Hubs).

Soweit es um Quartiersmanagement oder autofreie/-arme Quartiere geht, ist eine Zusammenarbeit mit den kommunalen, ggf. auch anderen gemeinnützigen Wohnbaugesellschaften, anzustreben. Für kleinere Kommunen sind interkommunale Projekte anzustoßen. Es ist zu prüfen, inwieweit dies durch spezielle Förderprogramme, Modellprojekte, Wettbewerbe etc. unterstützt werden kann.

Zur weiteren Unterstützung solcher kommunalen Tätigkeiten und um kommunal-rechtliche Hemmnisse anzubauen, empfiehlt der Expertenrat eine Klarstellung in § 102 Gemeindeordnung.

Die genannten Empfehlungen eignen sich als wirkungsvolle Maßnahmen zur weiteren Verfolgung der Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg für den Verkehrssektor. Darüber hinaus bieten sich weitere positive Nebeneffekte: reinere Luft, weniger Lärm, mehr Verkehrssicherheit. Durch die Betonung der Ebene des Landes und der Kommunen wird die Anschlussfähigkeit an europäische Strategien zur Verwirklichung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr gestärkt.

Herr Tilman Bracher

Tilman Bracher ist langjähriger Leiter des Forschungsbereichs Mobilität am Deutschen Institut für Urbanistik, dem wissenschaftlichen Institut der deutschen Kommunen.

Herr Prof. Dr.-Ing. Christoph Hupfer

Christoph Hupfer ist Professor für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der Hochschule Karlsruhe und Sprecher des Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität.

Frau Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz

Barbara Lenz hat von 2007-2021 das DLR Institut für Verkehrsforschung geleitet und war seit 2003 S-Professorin für Verkehrsgeographie an der Humboldt Universität zu Berlin, wo sie weiterhin als Gastwissenschaftlerin forscht und lehrt.

Herr Michael Obert

Michael Obert, Jurist, war von 2008 bis 2018 Baubürgermeister von Karlsruhe und von 2010 bis 2018 Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (agfk-bw).

Frau Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter

Ulrike Reutter ist Raumplanerin und Professorin für Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement an der Bergischen Universität Wuppertal.