

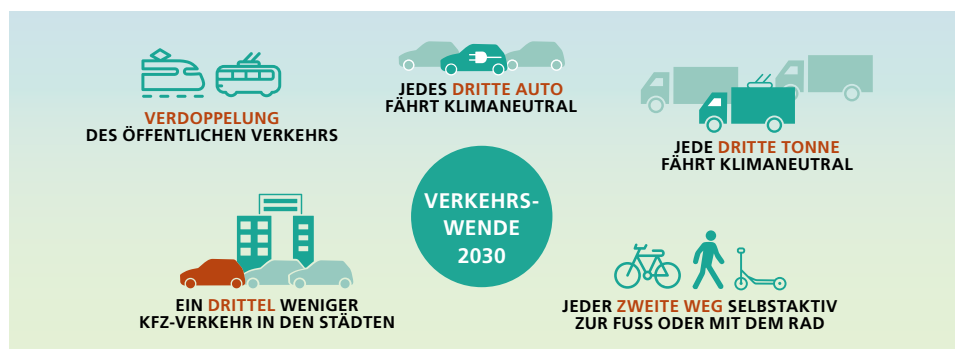


Die Zukunft der Mobilität in Baden-Württemberg

Die klimafreundliche Mobilitätswende im ländlichen Raum voranbringen

Die Landesregierung will Baden-Württemberg zum Klimaschutzland von internationalem Maßstab machen. Wir wollen klimafreundliche Mobilität und die Verkehrswende weiter vorantreiben und umsetzen.

Im Verkehrssektor stehen wir hier vor großen Herausforderungen. Um bereits in diesem Jahrzehnt die dringend nötigen CO₂-Einsparungen zu erreichen, haben wir für Baden-Württemberg schon vor Jahren fünf übergeordnete Klimaschutzziele abgeleitet, um das Reduktionsziel von -40 % zu erreichen:



Diese quantifizierte Orientierung bildet den Rahmen für unsere Politik. Angesichts der neuen Zielvorgaben der EU und der Bundesregierung (-65 % bis 2030) werden diese Ziele nachgeschärft werden müssen. Durch eine vorausschauende, am Klimaschutz ausgerichtete Verkehrspolitik der vergangenen Jahre haben wir bereits gute Grundlagen dafür geschaffen. Nun brauchen das Land und die Kommunen wirkungsvolle und skalierbare Instrumente zur Erreichung dieser Ziele. Wir dürfen uns nicht auf einzelnen Modellprojekten ausruhen.

Hierfür ist die Mitwirkung von Unternehmen entscheidend. Das gilt nicht nur für den Fahrzeugbau und den Verkehrssektor, sondern gerade für die Bau- und Wohnungswirtschaft: Sie sind wesentlich für die flächendeckende Gestaltung guter Mobilitätsbedingungen.

Das wachsende gesellschaftliche Bewusstsein für Klimaschutz gibt uns Rückenwind. Denn es ist klar: Neben entschiedenem politischen Handeln brauchen wir für eine neue Mobilitätskultur auch Menschen, die bereit sind, ihr Verhalten zu ändern und die grundlegenden Weichenstellungen mitzutragen.

Um die Mobilitätswende auch speziell in weniger dicht besiedelten Gegenden voranzubringen, müssen wir diejenigen Bereiche in den Blick nehmen, die am wirkungsvollsten im Kontext des ländlichen Raums zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen. Dabei sollen auch die Bewohnerinnen und Bewohner dort den großen Mehrwert einer veränderten Mobilität in ihrem Alltag erkennen und erfahren können.

Da ist als erstes der öffentliche Verkehr zu nennen. Unser Ziel ist es, die Nachfrage bis 2030 landesweit zu verdoppeln und den öffentlichen Verkehr zum verlässlichen Rückgrat der Mobilitätswende zu machen. Im Koalitionsvertrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Baden-Württemberg und der CDU Baden-Württemberg ist daher die sogenannte Mobilitätsgarantie verankert. Von 5 bis 24 Uhr streben wir bis 2026 im ländlichen Raum den Stundentakt an, in Hauptverkehrszeiten den Halbstundentakt. Im Ballungsraum ist der Halbstundentakt der Grundtakt, der in Hauptverkehrszeiten auf den Viertelstundentakt gesteigert werden soll. Verglichen mit der heutigen Situation ist das eine deutliche Verbesserung, vor allem für den ländlichen Raum. Das

kommt insbesondere den vielen Menschen zu Gute, die wegen ihres Alters sowie aus finanziellen oder gesundheitlichen Gründen kein eigenes Auto haben.

Ein wirtschaftlich tragbarer ÖPNV in diesem Umfang bedarf neuer und innovativer Ansätze. Das betrifft neben der Ausgestaltung des Angebots unter Einbezug von bedarfsorientierten On-Demand Verkehren auch die Finanzierung. Deshalb wollen wir den Kommunen das Instrument des Mobilitätspasses an die Hand geben. Sie können damit zum Beispiel eine Nahverkehrsabgabe erheben und den Zahlenden durch bessere Angebote sowie vergünstigten Nahverkehr einen Anreiz zum Umsteigen schaffen.

Der zweite zentrale Bereich für die Mobilitätswende im ländlichen Raum ist die Elektro-Mobilität. Das E-Auto ist zwar nicht das Allheilmittel einer klimafreundlichen Verkehrswende. Aber das Potential gilt es dort zu fördern, wo der Nutzen am größten ist, also wo derzeit die Abhängigkeit vom Pkw hoch ist, die Wege weiter und die Bündelungschancen geringer sind. Der derzeitige Hochlauf der E-Mobilität ist eine Chance, besonders hier die Emissionen des Verkehrs zu reduzieren. Im Ländlichen Raum muss das schnelle Erreichen eines Anteils von einem Drittel klimaneutraler Pkw besonders im Fokus stehen. Viele private Pkw-Stellflächen ermöglichen hier zudem das Laden an der eigenen Woh-

nung oder dem eigenen Haus. Die Wohnungswirtschaft ist daher ein wichtiger Partner für die zügige Schaffung weiterer Ladeoptionen.

Als öffentliche Hand wollen wir auch unseren Beitrag leisten. Mit dem SAFE-Ladenetz, das öffentliche Ladepunkte in einem 10-Kilometer-Raster im gesamten Land sicherstellt, haben wir eine Vorreiterrolle eingenommen. Als nächster Schritt sieht der Koalitionsvertrag vor, dass in den Siedlungs- und Gewerbegebieten eine Ladesäule fußläufig erreicht werden soll und eine Schnelllade-Möglichkeit in maximal fünf Kilometern Entfernung zur Verfügung steht. Das soll der oft unbegründeten Reichweitenangst mit einer verlässlichen Infrastruktur entgegenwirken.

Der dritte Handlungsbereich ist der hohe und derzeit weiter steigende Pkw-Bestand im ländlichen Raum. Zum Erreichen des Klimaziels von mindestens einem Drittel klimaneutraler Pkw bis 2030 müssen wir Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor nicht einfach gegen E-Autos tauschen, sondern auch die absolute Zahl an Fahrzeugen verringern. Die riesige Bestandsflotte steht zumeist herum und braucht viel zu viel öffentlichen Straßenraum.

Im Ländlichen Raum besteht ein großes Potential zur Verringerung von Zweit- und manchmal sogar Drittwagen. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der landesweiten Förderung von Rad- und Fußverkehr sowie der intelligenten digitalen und räumlichen Verknüpfung der Verkehrsträger wird es zukünftig noch bessere Alternativen geben. Insbesondere auch das durch E-Bikes und Pedelecs wachsende Potential für mehr Radverkehr auch auf dem Land gilt es zu erkennen und zu fördern.

Und für die Situationen, in denen einmal ein (weiteres) Auto gebraucht wird, müssen wir Sharing-Angebote aufbauen. Viele Beispiele aus Baden-Württemberg und darüber hinaus zeigen uns, dass Carsharing auch auf dem Land funktionieren kann. Die Wohnungswirtschaft hat bereits viele gute Ansätze erprobt, um gemeinschaftliche Fahrzeuge bereitzustellen. Wir ermutigen gerne zum weiteren Ausbau!

Neben diesen drei zentralen verkehrlichen Handlungsfeldern ist zur Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes sowie der Vermeidung von Verkehr im ländlichen Raum



**WINFRIED
HERMANN**

Minister für Verkehr Baden-Württemberg



darüber hinaus **eine zukunfts-gewandte und nachhaltige räumliche und siedlungs-strukturelle Entwicklung wichtig.**

Verkehr entsteht immer dann, wenn Räume überwunden werden müssen. Da die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsort, zu Bildungseinrichtungen oder zu Infrastrukturen des alltäglichen Bedarfs stetig zugenommen haben, lag der Fokus der Verkehrspolitik für Jahrzehnte darauf, durch eine stetige Ausweitung des Straßennetzes, Wege – wenn sie schon immer länger werden – möglichst zeitsparend zurücklegen zu können. Doch dies hat vor allem dafür gesorgt, dass Anreize geschaffen wurden, immer noch längere Wege

in Kauf zu nehmen, dass vor allem der motorisierte Individualverkehr stetig zunahm und damit neue Bedarfe für Straßeninfrastruktur geschaffen wurden – ein Teufelskreis.

Diesen Kreislauf gilt es zu durchbrechen. Die Entscheidung, wo neuer Wohnraum entstehen soll, wo neue Gewerbeflächen ausgewiesen werden oder wo ein Supermarkt entsteht, hat einen unmittelbaren und langfristigen Einfluss darauf, wieviel Mobilitätsbedarfe entstehen und wie diese bewältigt werden.

Während im städtischen Kontext zunehmend „die Stadt der kurzen Wege“ ein handlungsleitendes Ziel ist und sich eine Integrierte Siedlungs- und Mobilitätsplanung allein aus Platz-

gründen aufdrängt, spielt eine integrierte Planung von Siedlungsstrukturen und Mobilität im ländlichen Raum bisher kaum eine Rolle.

Natürlich ist dies im ländlichen Raum ungleich komplexer als in den Städten, da eine solche abgestimmte Planung hier nur durch intensive interkommunale Zusammenarbeit und durch eine regionale Herangehensweise gelingen kann. Deshalb braucht es eine verstärkte regionale Betrachtung, um diesen integrierten Ansatz zukünftig intensiver zu verfolgen.

Das Ziel sollte sein, dass sich raumwirksame Planungen daran ausrichten, wie die hieraus entstehenden Mobilitätsbedarfe möglichst umweltfreundlich und wo immer möglich mit kurzen Wegen bewältigt werden können. So können beispielsweise durch die Verdichtung von Wohnen und Gewerbe rund um Versorgungsangebote sowie an häufig bedienten Haltestellen die Voraussetzungen für eine langfristige Stärkung des Umweltverbundes geschaffen und unnötige Verkehre vermieden werden.

Durch das geplante Landesmobilitätskonzept sowie die angestrebte Überarbeitung des Landesentwicklungsplans lassen sich die geeigneten Rahmenbedingungen schaffen und Zielsetzungen für eine integrierte Mobilitätswende verbindlich gestalten. Außerdem muss sich dieses Anliegen zukünftig noch stärker in der Struktur- und Förderpolitik des Landes widerspiegeln, so dass die verkehrlichen Auswirkungen von Infrastrukturen der Daseinsvorsorge systematisch berücksichtigt werden.

