



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr BW · Postfach 10 34 52 · 70029 Stuttgart

Herrn
Manfred Niess
Klima- und Umweltbündnis Stuttgart
[REDACTED]
[REDACTED]

21 MAI 2024

Datum

Telefon +49 711 89686-4100

Geschäftszeichen [REDACTED]

(bei Antwort bitte angeben)

 Verkehrswende in Stuttgart

Sehr geehrter Herr Niess,

für Ihr Schreiben vom 3. April 2024 danke ich Ihnen.

Ich teile Ihre Einschätzung, dass es weiterer Maßnahmen bedarf, um einen klimaneutralen Verkehrssektor bis 2040 zu erreichen. Durch die Erarbeitung des Landeskonzpts Mobilität und Klima haben wir ein klares Bild, welche Instrumente die EU und der Bund einsetzen können, wodurch wir seitens des Landes einen wesentlichen Beitrag leisten und welche Aktivitäten seitens der Kommunen notwendig sind. Zudem benötigen wir die Investitionsbereitschaft von Unternehmen und die Akzeptanz in der Gesellschaft für wirksame Instrumente und langfristige Verhaltensänderungen.

So halten wir die Elektrifizierung im Straßengüterverkehr für einen der derzeit wesentlichen Hebel für eine schnelle Reduzierung der CO₂-Emissionen. Ein Beitrag des Landes dazu ist es, eine Lkw-Ladeinfrastruktur auch jenseits der Autobahnen voranzubringen. Neben einer Studie zum regionalen Bedarf haben wir bereits ein Bündnis zur Flottenumstellung Nutzfahrzeuge initiiert. Zur Finanzierung der notwendigen Investitionen könnte auf Landes- und Kommunalstraßen eine Lkw-Maut beitragen.

Sie sehen, es sind viele verschiedene Bausteine nötig, um solche großen Räder zu bewegen. Nicht alle sind gesellschaftlich unumstritten, beispielsweise weil Ladeinfrastruktur und Transformatoren einen Flächenbedarf haben oder durch sie lokale Verkehrsbelastungen befürchtet werden. Selbst der Mehrwert für die Logistikbranche durch ein intaktes Straßennetz und verlässliche Ladeinfrastruktur ist erklärungsbedürftig, wenn eine Maut als notwendig zur Finanzierung ins Spiel kommt.

Vor diesem Hintergrund gehe ich gerne auf Ihre Fragen ein:

Frage 1: Das Land hat gutachterlich feststellen lassen, dass die Klimaziele im Verkehrsbereich nur erreicht werden können, wenn die Verkehrsleistung um 38 % reduziert wird. Welche Mittel zur Umsetzung der Verkehrsreduzierung stehen dem Land zur Verfügung?

Im Sektorgutachten des Umweltministeriums sinkt die Fahrleistung im Pkw-Verkehr durch Verlagerung und Vermeidung bis 2040 um 38 Prozent gegenüber 2019. In verschiedenen Gutachten sind als wirksame Push-Maßnahmen bis 2030 insbesondere Tempolimits außer- und innerorts, eine stärkere Bepreisung (z. B. durch einen höheren CO₂-Preis) und Parkraummanagement durch Parkgebühren oder ein reduziertes Parkplatzangebot im öffentlichen Raum benannt.

Tempolimits und die Bepreisung des Verkehrs fallen zum Großteil in die Zuständigkeit des Bundes. Hier nimmt das Land über Formate wie die Verkehrsministerkonferenz Einfluss. Beim Parkraummanagement schafft das Land die Voraussetzungen zur Ausweitung durch passende Rahmenbedingungen und Beratungsangebote für Kommunen.

Damit die genannten Push-Maßnahmen ihre volle Wirkung entfalten, investiert das Land in die Voraussetzungen für die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr. Wesentlich sind dabei sichere, komfortable und durchgängige Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr sowie ein gut getaktetes Angebot mit ausreichenden Kapazitäten und hoher Zuverlässigkeit im Regionalverkehr. Um alle diese Bereiche schneller voran zu bringen, setzen wir uns für ausreichende Personalkapazitäten, langfristig gesicherte Finanzierung und klare verwaltungsvereinfachende rechtliche Rahmenbedingungen ein.

Frage 2: Wenn Straßenbau selbst klimaschädigend ist und zusätzlichen Verkehr erzeugt, wieso wird weiter am Straßenbau festgehalten? (Ausbau B 27, Ausbau B 10, Ausbau von Landesstraßen?) Der Straßenbau widerspricht auch den Zielen, den Flächenverbrauch zu reduzieren.

Die Straßeninfrastruktur dient der Mobilität der Menschen und dem Transport von Waren und Gütern. Sie steht damit als verlässliche Mobilitätsgrundlage auch für den weiter steigenden Güterverkehr zur Verfügung und richtet sich zudem an klimafreundliche Verkehrsmittel zur Stärkung des Umweltverbundes. Die Resilienz der Straßeninfrastruktur muss dabei wegen der Folgen des Klimawandels (Hochwasser, Starkregen, Hitze) zwingend erhöht werden.

Bei Baumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen soll der CO₂-Ausstoß, der beim Bau und Erhalt der Infrastruktur im Lebenszyklus entsteht, weiter reduziert werden. Die Verwendung von Recyclingmaterialien (Maximalrecycling), die computergestützte Baustellenabwicklung zur Erhöhung der Erhaltungszyklen sowie weitere Vorgaben hinsichtlich der Baustoffe und Bauverfahren spielen hierfür eine wichtige Rolle. Obgleich dies nicht die Klimabilanz des Verkehrssektors verbessert, so kommt dies der Klimabilanz des Industriesektors zugute und dient somit dem Klimaschutz insgesamt.

Beim Grundsatz des Landes gilt klar die Gewichtung „Sanierung vor Aus- und Neubau“. Im Koalitionsvertrag des Landes ist allerdings festgehalten, dass auch künftig Neu- und Ausbaumaßnahmen sinnvoll und notwendig sind, um die Lebensqualität der Menschen zu verbessern und negative Umweltauswirkungen zu minimieren. Im Bereich der Bundesstraßen ist die Straßenbauverwaltung als Auftragsverwaltung des Bundes tätig.

Die Feststellung des Bedarfs für Neu- und Ausbaumaßnahmen erfolgt durch den vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.

Die Stärkung zentraler Verkehrsachsen wie Bundes- und teilweise auch Landesstraßen beispielsweise durch einen mehrstreifigen Ausbau oder durch Ortsumgehungen können zu einer Reduzierung von Verkehrsleistung und einer Harmonisierung des Verkehrsablaufes führen.

Unter anderem ist damit auch eine innerörtliche Verkehrsentlastung möglich und unterstützt den durch das Land gesetzten Schwerpunkt auf die Umgestaltung von Ortsmitten. Der Begriff Ortsmitte bezieht sich dabei grundsätzlich auch auf Innenstädte, Teilorte und Stadtteilzentren. Ziel solcher Umgestaltungen von Ortsmitten ist eine Verkehrsplanung, die Faktoren wie die Aufenthalts- und Lebensqualität der Anwohner:innen und Nutzer:innen des Straßenraumes sowie eine Verbesserung der Verkehrsqualitäten für den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV stärker in den Mittelpunkt rückt. Es sollen Ortsmitten geschaffen werden, in denen mehr Raum zum Gehen, Flanieren und Verweilen, Möglichkeiten für Kommunikation und sozialen Austausch existiert. Eine Reduzierung der Verkehrsbelastung des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Ziel- und Quellverkehrs, ist erwünscht, jedoch nicht in jedem Fall Voraussetzung, um als lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte eingestuft zu werden. Eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Ortsumfahrungen bzw. geeignete innerstädtische Straßen kann ein hilfreiches Element für die Umgestaltung in eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte sein.

Sind Aus- und Neubauprojekte aufgrund der verkehrlichen Bedürfnisse unumgänglich, verfolgt die Straßenbauverwaltung verschiedene Ansätze, um den Flächenverbrauch insgesamt so gering wie möglich zu halten. In der Vorplanung und Linienfindung suchen die Vorhabenträger Lösungen, welche die verkehrlichen Ziele erreichen und gleichzeitig möglichst wenig Fläche in Anspruch nehmen. Im Rahmen der Raumanalyse werden unter anderem die besonders bedeutsamen Flächen für den Naturschutz (inklusive Boden- und Gewässerschutz) sowie für die Land- und Forstwirtschaft identifiziert und durch optimierte Vorhabenplanung möglichst geschont. Bei der Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe durch Straßenbauvorhaben wird versucht, Kompensationsmaßnahmen so zu lenken, dass keine bzw. nur geringflächig landwirtschaftliche Produktionsflächen dauerhaft entzogen werden. Mit multifunktionalen Kompensationen lassen sich Beeinträchtigungen verschiedener Funktionen auf ein und derselben Fläche ausgleichen und damit der Gesamtflächenbedarf minimieren. Bei der Planung wird die Möglichkeit geprüft, nicht mehr benötigte Verkehrsflächen zu entsiegeln, Maßnahmen in bestehenden Schutzgebieten zu realisieren und Gewässerentwicklungs- oder Ökokontomaßnahmen umzusetzen.

Frage 3: Ergreift das Land aktiv Maßnahmen, welche zur Reduzierung der Leistung im Kfz-Verkehr beitragen?

Das Land unter Federführung des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen erarbeitet derzeit eine Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans. Im Koalitionsvertrag vereinbart ist, dass darin unter anderem flächen- und planungsrelevante Aspekte für die Verkehrswende verankert werden. So gelten hohe Siedlungsdichten und eine kompakte Siedlungsentwicklung in der Nähe von Bahnhöfen und Haltestellen mit hoher Bedienqualität als wesentlicher Beitrag zu einem attraktiven und finanzierbaren öffentlichen Verkehr sowie als Basis für einen hohen Anteil von Fuß- und Radverkehr. Diese Ansätze gilt es dann in der Regionalplanung sowie in der kommunalen Bauleitplanung zu konkretisieren, wozu das Verkehrsministerium an Unterstützungsangeboten arbeitet.

Für das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg kommt zudem der Kostendeckung, Umwandlung und Kontrolle von Parkraum eine zentrale Rolle bei der Verkehrswende zu. In Kombination haben diese kommunalen Maßnahmen eine große Wirkung auf den Besitz und die Nutzung von Autos und sind damit ein wesentlicher und effizienter Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr. Im Fokus des Landesengagements steht die im Koalitionsvertrag verankerte Kostendeckung bei Parkgebühren. Das Land Baden-Württemberg hat mit der Verordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren (ParkgebVO) den Handlungsspielraum zur Erhebung von Parkgebühren an die Kommunen übertragen. Dies ermöglicht es den Städten und Gemeinden, die Nutzung des öffentlichen Raums besser zu steuern sowie kostenorientiert zu wirtschaften und damit insbesondere auch der Lebensqualität sowie dem Klimaschutz Rechnung zu tragen. Viele Kommunen haben sich bereits auf den Weg gemacht, das kostenlose Parken von der Regel zur Ausnahme zu machen.

Frage 4: Ist die Beschilderung mit Zeichen 250 und Zusatzzeichen 1024-20 verkehrsrechtlich möglich und ausreichend, Gebiete vom Befahren mit Verbrennerfahrzeugen auszuschließen?

Über verkehrsrechtliche Anordnungen und damit auch die Sperrung von Straßen entscheiden nach den gesetzlichen Regelungen die jeweils zuständigen Verkehrsbehörden. Die derzeitige Rechtslage lässt Beschränkungen des fließenden Verkehrs

zusätzlich nur unter den vergleichsweise engen Voraussetzungen der Straßenverkehrs-Ordnung zu. Das bisherige Straßenverkehrsrecht kennt keine Verkehrsbeschränkungen, welche allein auf Gesichtspunkten des Klimaschutzes beruhen. Dies bedeutet: Auch wenn die genannte Schilderkombination neben anderen Schilderkombinationen einen Ausschluss von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bewirken würde, müssen dennoch weitere Voraussetzungen vorliegen, um die entsprechenden Anordnungen treffen und Verstöße sanktionieren zu können. Abschließend weisen wir darauf hin, dass sich Zeichen 250 auf alle Fahrzeuge bezieht. Das in Ihrem Schreiben auf Seite 10 abgebildete Zeichen 260 bezieht sich dagegen auf Kraftfahrzeuge und würde daher nach unserer Einschätzung Ihrem Anliegen eher entsprechen.

Frage 5: Welche Einflussmöglichkeiten hat das Land, über den Bundesrat eine Neubewertung des Bundesverkehrswegeplans unter Berücksichtigung von Klimaskriterien durchzusetzen? Kann das Land hier selbst aktiv werden?

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat in einem Gutachten Möglichkeiten aufzeigen lassen, wie den Verpflichtungen zum Klimaschutz im Verkehr bei der Bundesverkehrswegeplanung schnell Rechnung getragen werden kann. Das Gutachten macht deutlich, dass für den Klimaschutz und die Verkehrswende die Verkehrswegeplanung ausreichend Kapazitäten auf der Schiene sicherstellen muss. Außerdem muss anerkannt werden, dass das Straßennetz in Deutschland quasi seinen Endzustand erreicht hat. Zudem müssen die steigenden Kosten durch CO₂ für Mensch und Umwelt wahrhaftig in der Bewertung von Projekten berücksichtigt werden. Das gilt ebenso für die Lenkungswirkung des CO₂-Preises und weiterer Maßnahmen auf die Verkehrsmittelwahl.

Damit das gelingt, zeigt das Gutachten konkrete Anpassungsmöglichkeiten auf. So wird beispielsweise vorgeschlagen, den Fokus bei der Bewertung von Straßenprojekten nicht weiter im Hauptgewicht auf die Minimierung von Reisezeiten zu legen, sondern auf andere Kriterien.

Schneller machen muss man das Straßennetz nur noch dort, wo die Erreichbarkeit einer Gegend unter dem Durchschnitt liegt und gute Alternativen durch den öffentlichen Verkehr nicht gegeben sind.

Ein weiterer Vorschlag behandelt den Kapazitätsausbau bei der Schiene. So sollte bei der Bewertung eines Schienenprojektes nicht nur der unmittelbare Nutzen im Bestzustand des Netzes berücksichtigt werden, sondern auch der Nutzen einer Strecke bei einem Störfall auf einer anderen Strecke. Muss ein Streckenabschnitt gesperrt werden, so kommt Ausweichstrecken mit ausreichend Kapazität eine zentrale Rolle für die Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs zu.

Das Land kann diese Erkenntnisse in die Beratungen der Verkehrsministerkonferenz und des Bundesrates einbringen und darüber Einfluss auf dortige Entscheidungen nehmen. Daher ist das Gutachten auch öffentlich verfügbar:

- Gutachten: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/2022_Abschlussbericht_Gutachten_zur>Weiterentwicklung_der_BVWP-Methodik.pdf
- Zusammenfassung: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/2022_Zentrale_Ergebnisse_des_Gutachtens_zur>Weiterentwicklung_der_BVWP-Methodik.pdf

Ich freue mich, wenn Sie die Verkehrswende in Baden-Württemberg durch Ihr Engagement weiterhin konstruktiv begleiten.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL