

## Mobilität 2030 für Baden-Württemberg

### Einführung

Die Verkehrspolitik steht vor großen Herausforderungen. Staus im Straßenverkehr, Verspätungen im öffentlichen Verkehr, zu wenig Platz für Radfahrer und Fußgänger in Metropolen, schlechte Luftqualität und daraus resultierende Fahrverbote bewegen die Menschen. Auch der Anschluss der ländlichen Regionen sowie die Themen Digitalisierung, Antriebstechnologien und Entwicklungen zum automatisierten und geteilten Fahren betreffen die Menschen sowie die baden-württembergische Automobilindustrie.

Das aktuelle Verkehrssystem, seine Infrastruktur und unser Mobilitätsverhalten sind ressourcenintensiv und verursachen erhebliche Belastungen für Mensch, Umwelt und Klima. Obwohl die Motoren von Pkw und Lkw effizienter geworden sind, ist der inländische Verkehrssektor der einzige Sektor in Deutschland, in dem die CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 nicht reduziert werden konnten. Grund hierfür ist ein Zuwachs bei den Fahrleistungen im Personen- und Güterstraßenverkehr und der Trend hin zu schweren Pkw. Im Moment liegt der Anteil des Verkehrs an den CO<sub>2</sub>-Emissionen bei etwa 20 Prozent.

Menschen wollen mobil sein. Sie arbeiten, gehen zur Schule, kaufen ein oder besuchen Freizeitangebote. Die Teilnahme an diesen Aktivitäten erfordert Ortsveränderungen, ohne die eine Teilhabe an der Gesellschaft nicht möglich ist. Im Schnitt legt ein Deutscher pro Jahr – ohne Flüge – etwa 15.000 Kilometer zurück. Dazu kommt der Güterverkehr, der für Baden-Württemberg als Wirtschafts- und Industriestandort eine große Bedeutung hat. Menschen und Unternehmen sind auf leistungsfähige Verkehrswege angewiesen, die attraktive Mobilitätsangebote und effiziente Logistikkonzepte ermöglichen.

Deutschland hat sich das Ziel gesetzt, seine Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80 bis 95 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren und damit weitgehend treibhausgasneutral zu werden. Dieses Ziel gilt auch für Baden-Württemberg und ist Maßstab allen politischen Handels im Land. Bis zum Jahr 2030 sind dabei spezifische Sektorziele vorgegeben. Im Verkehrssektor ist in diesem Kontext eine Einsparung von Treibhausgasen (THG) von mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 vorgesehen.

Die Erreichung dieser Ziele erfordert den Einsatz aller verfügbaren Mittel. Es geht darum, eine Verkehrspolitik zu definieren, die jetzt die Klimaziele in den Vordergrund stellt und dabei möglichst sozial gerecht und wirtschaftlich effizient ist.

## Leitbild für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik

- Oberste Maxime baden-württembergischer Verkehrspolitik ist die Erreichung der Klimaschutzziele. Jede einzelne politische Maßnahme im Bereich der Verkehrspolitik muss sich daran messen lassen und einer Überprüfung standhalten, die mindestens alle zwei Jahre stattfindet.
- Eine verlässliche und bürgernahe Mobilität ist unser Ansatz. Mobilitätsangebote für die Menschen sollen sicher und gesund sein.
- Änderungen im Verkehr sollen nicht nur mit neuen Antriebstechnologien, sondern auch mit Verhaltensänderungen in der Bevölkerung erreicht werden. Die Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr soll nicht weiter steigen. Denn nur so können die Klimaziele erreicht werden, die Aufenthaltsqualität in den Städten kann verbessert werden.
- Ein weiterer Straßenausbau ist zu vermeiden.
- Es ist Aufgabe des Staates, ein Verkehrsangebot zu organisieren, das Mobilität von Menschen und Transport von Gütern mit einer angemessenen Qualität zu angemessenen Preisen ermöglicht. Dabei stehen die Interessen der Gesellschaft und nicht die Interessen der Einzelnen im Vordergrund.
- Ziel der Verkehrspolitik muss es sein, dass Menschen und Unternehmen bei der Verkehrsmittelwahl flächendeckend Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) haben. In Innenstädten muss der ÖV mindestens so attraktiv sein wie die Nutzung des Pkw, in Stadtregionen muss der ÖV konkurrenzfähig sein und in ländlichen Räumen muss eine ausreichende Mobilität sichergestellt werden. Nahmobilität soll überall zu Fuß und mit dem Rad auf geeigneten Verkehrswegen sicher und attraktiv möglich sein.
- In den ländlichen Regionen wollen die Menschen heute und auch in Zukunft sicher, schnell und verlässlich ihre Mobilitätsziele erreichen. Diese Ziele sollten mit minimalem Aufwand, minimalen Kosten und minimaler Umweltbelastung erreicht werden können.
- Instrumente für eine klima- und sozialverträgliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung müssen zeitnah auf den Prüfstand. Das Ziel muss eine schnelle, zielgerichtete, wirksame und sozial gerechte Umsetzung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung sein.
- Im Güterverkehr sollte bei größeren Entfernungen die Schiene eine attraktive Transportoption bieten. Aus Lärm- und Klimaschutzgründen und zur Entlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur muss es um eine nennenswerte Verlagerung des Güterverkehrs vom Lkw auf die Schiene gehen.
- Verkehrswegeinvestitionen im Straßenverkehr müssen sich am Ziel „Erhaltung vor Neubau“ orientieren. Der Nachholbedarf in der Entwicklung der Infrastruktur für den ÖPNV und die Schiene, den Fuß- und Radverkehr erfordert zusätzliche Investitionen.

- Für die Automobilwirtschaft und deren Akteure ist ein nachhaltiges Konzept für einen Transformationsprozess erforderlich. Dieser muss in die Veränderung von Verkehr und Mobilität eingebunden sein. Unternehmen und Beschäftigte brauchen klare politische Rahmenbedingungen, aus denen die Unternehmen die notwendigen Perspektiven entwickeln.

Nur mit einem strukturierten Transformationsprozess können wir verhindern, dass der Automobilsektor – und damit Deutschlands und vor allem Baden-Württembergs Schlüsselindustrie – im weltweiten Vergleich abgehängt wird.

- Der finanzpolitische Spielraum für mehr Zukunftsinvestitionen in intelligente Infrastruktur, öffentliche Daseinsvorsorge sowie Qualifikation, Forschung und Innovationsfähigkeit muss deutlich aufgestockt werden. Es bedarf dringender Investitionen.

Die Umsetzung dieser Politik erfordert Mehrheiten. Daher ist der Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern, der Wirtschaft, den kommunalen Unternehmen und den Gewerkschaften unausweichlich. Die Formulierung und Verwirklichung moderner Verkehrs- und Mobilitätskonzepte für die Menschen bedarf einer Beteiligung eben dieser Gruppierungen.

Um die vereinbarten Klimaschutzziele bis 2030 zu erreichen, ist sofortiges Handeln in diesem Bereich erforderlich. Es ist dringend notwendig, eine erhebliche Beschleunigung staatlicher Prozesse inklusive Rechtsprechung auf allen Ebenen als Ziel zu formulieren – und dabei die Bürgerbeteiligung ernsthaft und frühzeitig zu realisieren, ohne dass Partikulargruppen die Fortentwicklung der Gesamtgesellschaft zu lange hinauszögern. Die gesetzten Ziele im Verkehrssektor sind sehr anspruchsvoll. Ein Abwarten darf es nicht mehr geben. Für die Erreichung dieser Ziele wird ein Maßnahmenmix vorgeschlagen.

## **Es geht um Maßnahmen in den folgenden Bereichen:**

### **Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung**

Auf der politischen Ebene sollte für sämtliche fossile Brennstoffe ein wirksamer CO<sub>2</sub>-Preis pro Tonne festgelegt werden. Ein Startpreis von 60 Euro pro Tonne in 2020 – dies entspricht 0,18 Euro pro Liter Kraftstoff – erscheint angemessen. Dieser Preis lässt sich für Kraftstoffe aus den Kohlenstoffgehalten ermitteln. Bei Verbrennungsfahrzeugen ergeben sich so Zuschläge je Liter und bei Elektrofahrzeugen über den Strommix Zuschläge je Kilowattstunde. Der CO<sub>2</sub>-Preis sollte so lange kontinuierlich ansteigen, bis die Emissionsziele erreicht werden. Wer die Klimaschutzziele 2030 erreichen will, muss heute mit der Umsetzung beginnen. Die Abgabe würde wie die Energiesteuer an Tankstellen erhoben.

Die Einnahmen fließen nicht in die staatlichen Haushalte und stellen keine Steuer dar, sondern werden direkt an einen Treuhänder/Notar/Institution weitergeleitet. Ähnlich wie beim Modell des schweizerischen Öko-Bonus bzw. bei der Lenkungsabgabe wird so ein Anreiz geschaffen, weniger CO<sub>2</sub> zu verbrauchen. Am Jahresende erhält jeder Einwohner einen Betrag zurück. Personen, die viel CO<sub>2</sub> emittieren, werden weniger zurückerhalten als sie bezahlt haben. Personen, die wenig CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen, werden finanziell

profitieren. Das dient der Schaffung von Akzeptanz und wirkt als sozialer Ausgleichsmechanismus.

### **Verminderung des Pkw-Verkehrs**

Durch stadtplanerische Maßnahmen lässt sich eine Verminderung des Pkw-Individualverkehrs erzielen. Ziel muss sein, eine Verminderung von mindestens 20 Prozent gegenüber 2020 zu erreichen. Solche stadtplanerischen Maßnahmen können beispielsweise die Einführung einer City Maut, eine Parkraumbewirtschaftung, der Rückbau von Straßen, etc. sein. Die Entscheidungen dazu fallen jeweils die Kommunen selbst.

Hier muss ein Rahmen an Restriktionen und Anreizen geschaffen werden. Denn Ziel ist es, die erhöhte Auslastung der Pkw (von derzeit mit ca. 1,2 Menschen besetzt) durch Maßnahmen wie staatlich abgesicherte Mitfahrer-Karten, definierte Pick-up-Plätze, steuerliche Subventionierung von Fahrgemeinschaften zum Arbeitsplatz, etc. anzustreben. Darüber hinaus kann durch die Umsetzung von geeigneten City-Logistik-Konzepten einer Überbelastung von Verkehr und Infrastruktur entgegengewirkt werden.

Baden-Württemberg ist als bedeutender Wirtschafts- und Industriestandort auf leistungsfähige Verkehrswege und intelligente Mobilitäts- und Logistikkonzepte angewiesen. Das anhaltende Wachstum des Internethandels führt zu überdurchschnittlichen Wachstumsraten der KEP-Dienste und verschärft die Verkehrssituation in Städten und Ballungsräumen in besonderem Maße. Eine mögliche Lösung besteht in der Bündelung des Lieferverkehrs am Stadtrand, der Nutzung eines gemeinsamen Transportdienstleisters für die letzte Meile sowie in der Aufstellung systemoffener Paketboxen auf öffentlichem und privatem Grund. Durch die Bündelung dieser Maßnahmen könnte die Zahl der Zustellfahrten deutlich reduziert werden.

### **Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs**

Der öffentliche Personennah- und -fernverkehr ist der effektivste Weg, die zunehmenden Pendlerströme in Baden-Württemberg zu bewältigen. Im Schienenverkehr ist der geplante Deutschland-Takt ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Die Schieneninfrastruktur muss so ausgebaut werden, dass sie den Deutschland-Takt, die Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs und des Güterverkehrs aufnehmen kann. Damit der Umstieg auf den ÖV attraktiver wird, bedarf es im Schienenverkehr insbesondere folgender Maßnahmen:

- Ausbau der Schieneninfrastruktur, sodass im Jahr 2030 mindestens die doppelte Menge an Personen und Tonnenkilometern transportiert werden kann.
- Verknüpfung des Deutschland-Taktes mit regionalen Verkehren.
- Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit durch Einführung des Zugbeeinflussungssystems ETCS (European Train Control System) und digitaler Stellwerke.
- Beschaffung von zusätzlichem Wagenmaterial für den SPNV und Bereitstellung regelmäßiger Mittel für Ersatzinvestitionen.

- Elektrifizierung von Strecken in Baden-Württemberg, insbesondere Lückenschlüsse und weitere Ausbaumaßnahmen im Regionalverkehr, sodass der Deutschland-Takt zwischen den Zugarten eingehalten wird.
- Durchgehend zweigleisiger Ausbau der Gäubahn und beschleunigter viergleisiger Ausbau der Rheintalstrecke.
- Fertigstellung der S 21 mit allen Ausbauvarianten (große Wendlinger Kurve, fünftes und sechstes Gleis zwischen Feuerbach und Zuffenhausen, Erhalt der Panoramabahn, etc.).

**Im gesamten öffentlichen Verkehr sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:**

- Schaffung von landesweit konsistenten und bezahlbaren Preisen mit einer einheitlichen Vertriebsplattform für alle Verbundtarife und den Baden-Württemberg-Tarif.
- Überwindung der „Kleinstaaterei“ bei den Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg.
- Einführung eines landesweiten 365 Euro-Jahrestickets für alle jungen Menschen in der Erstausbildung.
- Schaffung einer landesweiten Mobilitätsplattform, auf der alle Fahrten im nachhaltigen Verkehr geplant, gebucht und bezahlt werden können.
- Verdichtung des Taktes: In Großstädten soll der 5-Minutentakt die Regel sein, im Verdichtungsraum der 15- bis 20-Minuten-Takt, in ländlichen Räumen mindestens der 1-Stundentakt mit einer Mobilitätsgarantie von 5 bis 24 Uhr.
- Integration der öffentlichen Ride-Sharingsysteme (Fahrrad, Auto, E-Roller) in den ÖPNV.
- Ausbau von Bahnhöfen zu integrierten Mobilitätspunkten für die Verknüpfung aller Mobilitätssysteme (P+R, B+R, Busverkehr, Ride-Sharing, Bike-Sharing, etc.).
- Integration von Ride-Poolingsystemen in den ÖPNV mit gleichen Bedingungen für alle.
- Integration von Personen- und Gepäckbeförderung in Überlandbussen („Postkutschenprinzip“).
- Erarbeitung einer Zukunftsvision: Ausbau der städtischen und regionalen Stadtbahnnetze bei transparenter Priorisierung der Landesgelder, Prestigeobjekte gilt es zu minimieren.
- Vergabe von Verkehrsleistungen im ÖPNV an leistungsfähige und tariftreue Verkehrsunternehmen auf Basis von Qualitätskriterien, Sozialstandards und Wirtschaftlichkeit anstatt Verkürzung der Zuschlagserteilung auf den Preis.

## **Neue Regeln für die Netzgestaltung innerorts**

Der städtische Raum wurde jahrzehntelang für das fahrende und parkende Auto geplant und gestaltet. Es gibt leistungsfähige Hauptstraßennetze mit einer Regelgeschwindigkeit von 50 km/h, die vom Kfz dominiert werden. Hier ist die Aufenthaltsqualität häufig unzureichend, geeignete Radverkehrsanlagen sind nicht selten verfügbar. In Wohngebieten sind Tempo 30-Zonen üblich. Eigene Fahrstreifen für Busse oder Fahrräder und breite Fußwege sind häufig aus Platzgründen nicht oder nur bei einer Reduzierung der Parkstände oder Kfz-Fahrstreifen möglich.

Wenn die Vielfalt der Verkehrsmittel (Pedelec, Cargobike, E-Scooter, Segways, leichte Elektroautos) in der Stadt zunehmen und mehr Wege mit dem Rad und zu Fuß zurückgelegt werden sollen, dann kann es nicht für jedes Verkehrsmittel einen eigenen Verkehrsweg geben. Damit der Straßenraum von unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt und sicher genutzt werden kann, müssen die Verkehrsmittel in etwa gleicher Geschwindigkeit verkehren und die Verkehrsteilnehmer ausreichenden Sichtkontakt haben. Das erfordert ein städtisches Straßennetz mit folgenden Eigenschaften:

- Das Hauptstraßennetz 1. Ordnung umfasst wenige wichtige Straßen, die der Verbindung mit Nachbarorten dienen. Diese Straßen sind in der Regel mehrstreifig und mit 50 km/h befahrbar. Fahrräder benötigen einen eigenen Radweg oder eine alternative Führung.
- Das Hauptstraßennetz 2. Ordnung umfasst alle Straßen, die der innerörtlichen Verbindung dienen. Diese Straßen stehen allen Verkehrsmitteln zur Verfügung und dürfen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h befahren werden. Heute ist auf diesen Straßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Regel. Dieses Netz muss durchgängige Verbindungen in der Stadt ermöglichen.
- Das Erschließungsstraßennetz umfasst alle restlichen Straßen, die heute häufig in Tempo 30-Zonen liegen. Auf diesen Straßen haben, ähnlich wie bei einer Fahrradstraße, Fahrräder und vergleichbare Verkehrsmittel Vorrang gegenüber dem Kfz. Die Höchstgeschwindigkeit wird auf 20 km/h begrenzt, um Konflikte zu reduzieren und den Durchgangsverkehr von Pkw zu vermeiden. Die Zahl der Parkstände muss zumindest im Kreuzungsbereich reduziert werden, um die Sichtbarkeit zu verbessern. Bei 20 km/h sind die Straßen dann auch grundsätzlich für automatisierte Fahrzeuge geeignet, die dann einen Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern einhalten können, der immer dem absoluten Bremsweg entspricht.

## **Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils**

Radfahren und zu Fuß gehen sind eine Mobilität ohne schädigende Klimagase. Zudem sind diese Formen der Mobilität platzsparend, geräuscharm und gesund. Daher wird eine zweiprozentige Steigerung des Fuß- und Radverkehrs pro Jahr auf Basis der Personen-km vorgeschlagen. Als Referenzjahr ist das Jahr 2017 zu betrachten. Bundesweit werden pro Tag 93 Mio. Personen-km zu Fuß, mit dem Rad 112 Mio. Personen-km, im MIV 1.754 Mio. Personen-km, als MIV-Mitfahrer 650 Mio. Personen-km und im ÖV 605 Mio. Personen-km zurückgelegt. Diese Zahlen spiegeln einen enormen Handlungsbedarf wider, wenn es darum geht, den Modal Split zugunsten des Fuß- und Radverkehrs verändern zu wollen.

Der Anteil der Personen-km im MIV muss deutlich reduziert werden. Die Zahlen müssen im zweijährigen Rhythmus überprüft werden.

Die konsequente Umsetzung und Weiterentwicklung der Radstrategie Baden-Württemberg, insbesondere in Kooperation mit den Kommunen (da diese zu 80 Prozent Baulastträger sind), gehört zu den prioritären Aufgaben. Im Rahmen einer Infrastrukturqualitätsinitiative sollten Radverkehrsanlagen qualitativ ausgebaut werden, um die Radverkehrsleistung zu erhöhen. Eine getrennte Führung von Rad- und Fußwegen ist erforderlich.

Bei Radschnellverbindungen sollten die Qualitätsstandards besonders im innerörtlichen Bereich gelockert werden. Bei historisch gewachsenen Siedlungsstrukturen sind die Standards zum Beispiel bezüglich Breite und Steigung/Gefälle faktisch nicht erreichbar.

### Förderung klimaverträglicher Fahrzeuge

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, braucht es eine Verkehrs- und Antriebswende. Dafür muss der Anteil der alternativ angetriebenen Fahrzeuge im Verkehr deutlich erhöht werden, denn sie sind der Schlüssel der Energiewende im Verkehr. Schon heute sind sie Verbrennern gegenüber teilweise im Vorteil. Es ist davon auszugehen, dass dieser Vorsprung wachsen wird, je schneller die Potenziale zur CO<sub>2</sub>-Minderung ausgeschöpft werden. Für einen weiteren Markthochlauf der Elektromobilität und bei der Erzeugung der elektrischen Energie, die auch die Zukunftsfähigkeit und die Wettbewerbsfähigkeit der baden-württembergischen Automobilindustrie sichern würden, gibt es noch einiges zu tun:

- Einführung einer emissionsabhängigen Kfz-Zulassungsteuer, die bereits in vielen Ländern üblich ist.
- Die steuerliche Bevorzugung von Dienstwagen sollte auf energieeffiziente Fahrzeuge begrenzt werden.
- Die Incentivierung des Kraftstoffverbrauchs durch Tankkarten ist abzuschaffen.
- Der Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur sollte aus CO<sub>2</sub>-Einnahmen finanziert werden.

### Fiskalpolitische Konzepte: Straße finanziert Verkehr

Der Ausbau des Schienen- und Radwegenetzes und der Erhalt des bestehenden Verkehrswegenetzes erfordern hohe Investitionskosten. Außerdem muss die kontinuierliche Erneuerung der ÖV-Fahrzeugflotte und der Betrieb der Fahrzeuge finanziert werden. Die erforderlichen Mittel sollen über eine Nutzerfinanzierung durch alle Verkehrsteilnehmer erbracht werden.

Die Nutzerfinanzierung beschreibt ein System, bei dem die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (Bau, Erhalt, Betrieb) durch die Nutzer der Verkehrsinfrastruktur erfolgt. Die Nutzer zahlen dabei ein Nutzungsentgelt, das von der Nutzungsintensität abhängt (zum Beispiel Preis je Kilometer). Die von den Nutzern eingenommenen Gelder werden zweckgebunden für die Verbesserung des Verkehrsangebots genutzt. Dieses Konzept wird als „Straße finanziert Verkehr“ oder „Verkehr finanziert Verkehr“ bezeichnet.

Für die Erfassung des Nutzungsentgelts soll ein deutschlandweites Mautsystem mit folgenden Eigenschaften eingeführt werden:

- Alle Fahrzeuge und alle Straßen werden bemaute.
- Das Mautsystem soll so konzipiert sein, dass Mautgebühren differenziert nach räumlicher Lage der Straße, nach dem Zeitpunkt der Nutzung, nach Fahrzeug- und nach Emissionsklasse erfasst werden können.
- Das Mautsystem ist so zu gestalten, dass keine Bewegungsprofile der Nutzer an das System übertragen werden.
- Die Lenkungsfunktion einer Maut sollte genutzt werden, um die Qualität des Verkehrsablaufs zu verbessern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren. Entscheidend für den Erfolg solcher Modelle ist die Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern. Dabei müssen die Ziele der Einnahmen aus der Maut klar formuliert werden.
- Zudem müssen die Einnahmen zweckgebunden für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Davon ausgehend, dass die Nutzung öffentlicher und nicht motorisierter Verkehrsmittel die Effizienz des gesamten Verkehrssystems erhöht, werden die Einnahmen für die Finanzierung der Straße und des ÖV genutzt.

#### Verkehrssicherheit und Gesundheitsschutz

- Einfachere Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen, zum Beispiel Motorradlärm, Tempo 30.
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts (mit Tempo 50 auf Teilabschnitten).
- Tempo 80 als Regelgeschwindigkeit außerorts (mit Tempo 100/120 auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen).
- Tempo 130 als Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen.

#### Weitere Initiativen des Landes Baden-Württemberg

- Abschmelzen der Kilometerpauschale als Steuerminderungsinstrument.
- Abschaffung pauschaler Zahlung von Kraftstoff durch Arbeitgeber (Tankkarten für Dienstfahrzeuge) – Incentivierung von km-Leistung nicht mehr zeitgemäß; sparsame Fahrweise muss Benefit bringen.
- Lkw-Maut streckenabhängig erhöhen, wenn parallele Schienenwege Kapazität haben.
- Große Logistik-Dienstleister zu steigendem Anteil durch Bahn-Transporte verpflichten.
- Förderung von Wasserstoff.
- Überholverbot ab 2,8 t bei zweistreifigen Richtungsfahrbahnen.



## **Fazit**

Das derzeit diskutierte Klimaschutzprogramm 2030 skizziert die Strategien und Maßnahmen, mit denen die Bundesregierung die gesetzten Reduktionsziele des Jahres 2030 erreichen möchte. Das Programm setzt auf eine Kombination aus Anreizen und einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Die vorgesehenen Maßnahmen reichen aus derzeitiger Sicht aber nicht aus, um die gesetzten Klimaschutzziele zu erreichen. Dennoch: Die richtigen Weichenstellungen sind gelegt. Auf jeder politischen Ebene muss nun mit entschiedener Weitsicht und ambitioniertem Handeln an der Umsetzung der Klimaschutzziele gearbeitet werden. Dazu liegen nun diese Vorschläge der Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten aus Baden-Württemberg vor.

Eine moderne sozialdemokratisch geprägte Verkehrspolitik muss dazu beitragen, den CO<sub>2</sub>-Austoß deutlich zu reduzieren und gleichzeitig bezahlbare Mobilität für alle zu sichern – in der Stadt und auf dem Land in Baden-Württemberg.

Stefan Heimlich für das Fachforum Mobilität