



Verkehrswende in Baden-Württemberg – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW

Referent: Dr. Christoph Kleinschmitt, Fachreferent Klimaschutz-Monitoring



Moderation: Mathias Schmid (KEA-BW)

Gliederung

Was haben wir heute vor?



1. Einstimmung
2. Statusbericht Nachhaltige Mobilität
 1. Allgemeine Informationen
 2. Vertiefender Blick auf die Inhalte
3. Handlungsempfehlungen
4. Fragen & Diskussion



 




1. Einstimmung

Vorstellung & Warm-Up

www.kea-bw.de Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 2


Einstimmung
Vorstellung

<p><u>Referent / Experte:</u></p>  <p>Dr. Christoph Kleinschmitt</p> <ul style="list-style-type: none">■ Fachreferent Klimaschutz-Monitoring KEA-BW	<p><u>Chat & Fragen:</u></p>  <p>Janine Thiele</p> <ul style="list-style-type: none">■ Öffentlichkeitsarbeit Nachhaltige Mobilität■ KEA-BW	<p><u>Moderation:</u></p>  <p>Mathias Schmid</p> <ul style="list-style-type: none">■ Projektmanager Öffentlichkeitsarbeit■ KEA-BW
---	---	--


www.kea-bw.de Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 3

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Vertiefender Blick auf die Inhalte
Einstimmung

KEA-BW  NACHHALTIGE Mobilität


Sie sind gefragt:

- Wie weit ist Ihr Gebiet bei der Verkehrswende?
- persönliche Einschätzung
 - Teams-Umfrage
 - EINE Antwortmöglichkeit
 - anonym



Kategorie	Anteil
Spitze	0%
Fortgeschrittene	13%
Mittelmaß	45%
Aufholbedarf Ihre Antwort	35%
Schlusslicht	6%

www.kea-bw.de Verkehrswege in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 4

KEA-BW  NACHHALTIGE Mobilität

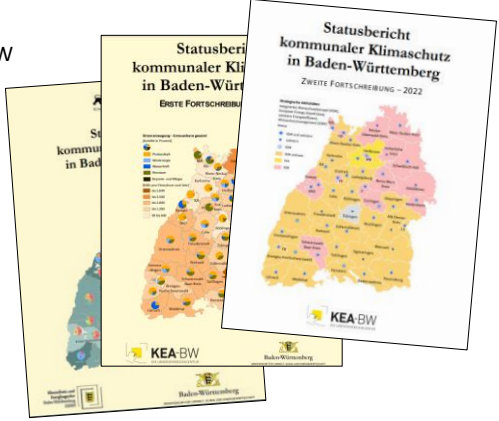
2. Statusbericht Nachhaltige Mobilität

Allgemeine Informationen

www.kea-bw.de Verkehrswege in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 5

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Allgemeine Informationen
Hintergrund

- Ausgangsbasis: [Statusbericht Kommunalen Klimaschutz](#)
 - erstellt durch KEA-BW im Auftrag des Umweltministeriums BW
 - Bestandsaufnahme, Nachschlagewerk mit Daten
- Überlegung KEA-BW und Verkehrsministerium BW:
 - Handlungsdruck im Verkehr besonders groß
 - eigenständiger Statusbericht Nachhaltige Mobilität als vergleichende Übersicht
 - Beitrag zum Anstoßen von Diskussionen



www.kea-bw.de Verkehrswege in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 6

[Statusbericht Kommunalen Klimaschutz](#): erschienen 2017, 2020, 2022

Der Statusbericht Nachhaltige Mobilität ersetzt nicht detailliertere Berichte zu Teilbereichen (z.B. ÖPNV-Report, RadReport etc.).

Alle Links zu diesen Berichten finden sich im Statusbericht

Zielgruppe des Statusberichts Nachhaltige Mobilität:

Kommunen, Verbände, Vereine, regionale Energieagenturen sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Allgemeine Informationen Bezug des Berichts

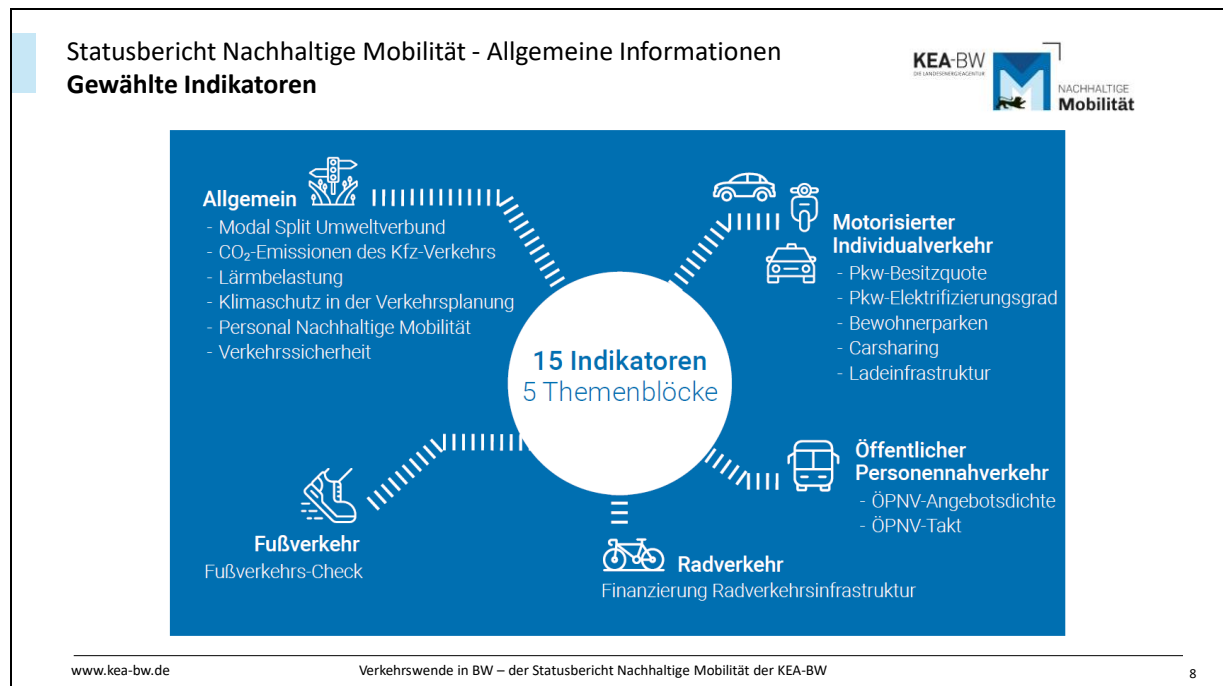
- Bericht als barrierefreies PDF zum Herunterladen verfügbar unter www.kea-bw.de/statusbericht-nachhaltige-mobilitaet
- Druckfassung bestellbar unter www.kea-bw.de/publikationen (Filter „Nachhaltige Mobilität“, Eintrag am unteren Ende)
- Kontakt: mobilitaet@kea-bw.de



Bericht als barrierefreies PDF zum Herunterladen verfügbar unter www.kea-bw.de/statusbericht-nachhaltige-mobilitaet

Druckfassung bestellbar unter www.kea-bw.de/publikationen (Filter „Nachhaltige Mobilität“, Eintrag am unteren Ende)

Kontakt: mobilitaet@kea-bw.de



Fragen aus dem Publikum und Antworten:

Verkehrssicherheit – Schwerverletzte/Einwohner – ist das sinnvoll? Eher Verkehrsleistung (z.B. Bundesstrasse wird ja nicht nur von Einwohner genutzt)

- Ja, die Straßen werden auch von Personen genutzt, die nicht im jeweiligen Gebiet wohnen, und auch deren Unfälle gehen in den Indikator ein. Darauf wird auch in der Einordnung im Bericht hingewiesen. Dennoch wurde aus Gründen der Verständlichkeit der Bezug zur Einwohnerzahl gewählt.



Warum wird der Lkw-Verkehr/Güterverkehr nicht bei den Indikatoren berücksichtigt?

- Der Fokus des Statusberichts liegt auf dem Personenverkehr. Der Güterverkehr wird aber zumindest bei den CO₂-Emissionen berücksichtigt. Außerdem fließen Nutzfahrzeuge auch in die Verkehrsunfallstatistik ein. Auch die Lärmbelastung berücksichtigt LWK.

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Allgemeine Informationen

Methodik

- Zusammenstellung überwiegend vorhandener Daten
- 50 betrachtete Gebiete:
 - 44 Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs
 - 4 große Kreisstädte: Konstanz, Ludwigsburg, Reutlingen und Tübingen
 - 2 internationale Beispiele: Kanton Zürich (CH), Bundesland Vorarlberg (A)
- Erstellung einer Rangfolge und Einteilung in 5+1 Kategorien (siehe Legende rechts)
- Grenzen zwischen Kategorien gewählt als Kompromiss aus
 - runde Zahlenwerte
 - gleichmäßige Schrittgröße
 - ausgewogene Verteilung der Gebiete über die Kategorien

Ampelschema zur Bewertung der Indikatoren

- Spitze
- Fortgeschrittene
- Mittelmaß
- Aufholbedarf
- Schlusslicht
- k. A. (keine Angabe) oder „entfällt“

www.kea-bw.de

Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW

9



Zürich + Vorarlberg wurden als gute Beispiele u.a. aus dem ÖPNV-Report hinzugefügt

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Allgemeine Informationen

Darstellung

Doppelseite je Indikator:

- kurzer Text zur Erläuterung
- Tabelle
 - Rangfolge nach Hauptindikator
 - weitere Indikatoren aus dem Themenfeld
- Karte mit Einfärbung nach Kategorie

2.12 Plw-Elektrifizierungsgrad

Der Indikator Plw-Elektrifizierungsgrad betrachtet den Verkehrsgüter- von batterieelektronischer Plw (BEV) (Battery Electric Vehicle), sowie von Plug-In-Hybrid-Antrieben (PHEV) (Plug-In Hybrid Electric Vehicle).

Der Indikator setzt sich aus drei Komponenten zusammen: In der ersten Spalte findet sich der Anteil an zugelassenen BEV am gesamten zugelassenen Straßenbestand in der Einheit BEV pro 1.000 Fahrzeuge. In der mittleren Spalte ist der Gesamtbestand an BEV als absoluter Zahl angegeben. In der rechten Spalte ist zusätzlich der Gesamtbestand an PHEV angegeben.

Andere Antriebsformen sind wesentlich für die Erreichung der Ziele der CO₂-Emissionsreduzierung im Verkehr: Ertragsstoffe, die mit fossilen Energieträgern wie Benzin und Diesel betrieben werden, müssen teilweise umgestellt werden. BEV können, wenn sie mit Ökostrom betrieben werden, einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten. Die Umstellung von Fahrzeugen mit fossilen Antrieben Motoren hin zu Elektrofahrzeugen wird Antriebsstoffe genannt.

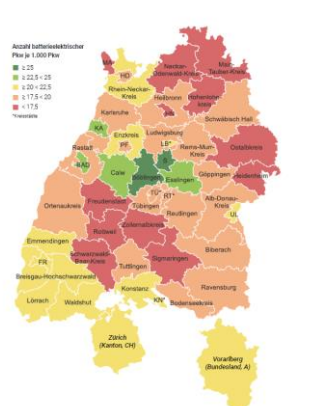
PHEV sind schwer einzuordnen. Inwieweit dieses Statusbezug mit Elektrofahrzeugen zusammengefasst werden sollte, hängt nicht anders benannt wird. PHEV können als Brückenmotoren betrachtet sein. Hier ist überwiegend mit fossilen Energieträgern statt mit dem Elektroantrieb genutzt werden (SOCT), ist im Beitrag für den Bericht.

Die Daten für Umrechnungen hielten aus Baden-Württemberg stammen vom Kraftfahr-Bundesamt. Die Daten für Vorarlberg und den Kanton Zürich resultieren aus einer Anfrage mit Selbstauskunft aus dem vierten Quartal 2022.

30 | 15 Indikatoren

Tabelle 12: Anteil BEV (pro 1.000 Plw) und absolute Zahl von BEV und PHEV

Land	BEV pro 1.000 Plw	BEV (absolut)	PHEV (absolut)
1. Baden-Württemberg	1,0	100.000	100.000
2. Bayern	1,0	100.000	100.000
3. Nordrhein-Westfalen	1,0	100.000	100.000
4. Hessen	1,0	100.000	100.000
5. Rheinland-Pfalz	1,0	100.000	100.000
6. Thüringen	1,0	100.000	100.000
7. Sachsen	1,0	100.000	100.000
8. Brandenburg	1,0	100.000	100.000
9. Saarland	1,0	100.000	100.000
10. Mecklenburg-Vorpommern	1,0	100.000	100.000
11. Hamburg	1,0	100.000	100.000
12. Berlin	1,0	100.000	100.000
13. Schleswig-Holstein	1,0	100.000	100.000
14. Niedersachsen	1,0	100.000	100.000
15. Sachsen-Anhalt	1,0	100.000	100.000
16. Hesse	1,0	100.000	100.000
17. Thüringen	1,0	100.000	100.000
18. Brandenburg	1,0	100.000	100.000
19. Saarland	1,0	100.000	100.000
20. Mecklenburg-Vorpommern	1,0	100.000	100.000
21. Hamburg	1,0	100.000	100.000
22. Berlin	1,0	100.000	100.000
23. Schleswig-Holstein	1,0	100.000	100.000
24. Niedersachsen	1,0	100.000	100.000
25. Sachsen-Anhalt	1,0	100.000	100.000
26. Hesse	1,0	100.000	100.000
27. Thüringen	1,0	100.000	100.000
28. Brandenburg	1,0	100.000	100.000
29. Saarland	1,0	100.000	100.000
30. Mecklenburg-Vorpommern	1,0	100.000	100.000
31. Hamburg	1,0	100.000	100.000
32. Berlin	1,0	100.000	100.000
33. Schleswig-Holstein	1,0	100.000	100.000
34. Niedersachsen	1,0	100.000	100.000
35. Sachsen-Anhalt	1,0	100.000	100.000
36. Hesse	1,0	100.000	100.000
37. Thüringen	1,0	100.000	100.000
38. Brandenburg	1,0	100.000	100.000
39. Saarland	1,0	100.000	100.000
40. Mecklenburg-Vorpommern	1,0	100.000	100.000
41. Hamburg	1,0	100.000	100.000
42. Berlin	1,0	100.000	100.000
43. Schleswig-Holstein	1,0	100.000	100.000
44. Niedersachsen	1,0	100.000	100.000
45. Sachsen-Anhalt	1,0	100.000	100.000
46. Hesse	1,0	100.000	100.000
47. Thüringen	1,0	100.000	100.000
48. Brandenburg	1,0	100.000	100.000
49. Saarland	1,0	100.000	100.000
50. Mecklenburg-Vorpommern	1,0	100.000	100.000
51. Hamburg	1,0	100.000	100.000
52. Berlin	1,0	100.000	100.000
53. Schleswig-Holstein	1,0	100.000	100.000
54. Niedersachsen	1,0	100.000	100.000
55. Sachsen-Anhalt	1,0	100.000	100.000
56. Hesse	1,0	100.000	100.000
57. Thüringen	1,0	100.000	100.000
58. Brandenburg	1,0	100.000	100.000
59. Saarland	1,0	100.000	100.000
60. Mecklenburg-Vorpommern	1,0	100.000	100.000
61. Hamburg	1,0	100.000	100.000
62. Berlin	1,0	100.000	100.000
63. Schleswig-Holstein	1,0	100.000	100.000
64. Niedersachsen	1,0	100.000	100.000
65. Sachsen-Anhalt	1,0	100.000	100.000
66. Hesse	1,0	100.000	100.000
67. Thüringen	1,0	100.000	100.000
68. Brandenburg	1,0	100.000	100.000
69. Saarland	1,0	100.000	100.000
70. Mecklenburg-Vorpommern	1,0	100.000	100.000
71. Hamburg	1,0	100.000	100.000
72. Berlin	1,0	100.000	100.000
73. Schleswig-Holstein	1,0	100.000	100.000
74. Niedersachsen	1,0	100.000	100.000
75. Sachsen-Anhalt	1,0	100.000	100.000
76. Hesse	1,0	100.000	100.000
77. Thüringen	1,0	100.000	100.000
78. Brandenburg	1,0	100.000	100.000
79. Saarland	1,0	100.000	100.000
80. Mecklenburg-Vorpommern	1,0	100.000	100.000
81. Hamburg	1,0	100.000	100.000
82. Berlin	1,0	100.000	100.000
83. Schleswig-Holstein	1,0	100.000	100.000
84. Niedersachsen	1,0	100.000	100.000
85. Sachsen-Anhalt	1,0	100.000	100.000
86. Hesse	1,0	100.000	100.000
87. Thüringen	1,0	100.000	100.000
88. Brandenburg	1,0	100.000	100.000
89. Saarland	1,0	100.000	100.000
90. Mecklenburg-Vorpommern	1,0	100.000	100.000
91. Hamburg	1,0	100.000	100.000
92. Berlin	1,0	100.000	100.000
93. Schleswig-Holstein	1,0	100.000	100.000
94. Niedersachsen	1,0	100.000	100.000
95. Sachsen-Anhalt	1,0	100.000	100.000
96. Hesse	1,0	100.000	100.000
97. Thüringen	1,0	100.000	100.000
98. Brandenburg	1,0	100.000	100.000
99. Saarland	1,0	100.000	100.000
100. Mecklenburg-Vorpommern	1,0	100.000	100.000



15 Indikatoren | 31

www.kea-bw.de

Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW

10

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Allgemeine Informationen Darstellung




Doppelseite je Indikator:

- kurzer Text zur Erläuterung
- Tabelle
 - Rangfolge nach Hauptindikator
 - weitere Indikatoren aus dem Themenfeld
- Karte mit Einfärbung nach Kategorie

Einordnung und Zusammenfassung am Ende des Berichts

Gebiet	1) Modal Split	2) CO ₂ -Emissionen	3) Lärmbelastung	4) Klimamobilitätspläne	5) Personal	6) Verkehrssicherheit	7) Fußverkehr	8) Radverkehr	9) ÖPNV-Angebotsdichte	10) ÖPNV-Takt	11) Pkw-Beitz	12) Pkw-Elektrifizierung	13) Besucherparken	14) Carsharing	15) Ladeinfrastruktur
Alb-Donau-Kreis	44	34	18	16	27	44	42	44	47	40	37	36	46	25	23
Baden-Baden (Stadt)	27	50	28	16	-	11	1	33	8	14	29	5	9	8	31
Biberach (LK)	36	49	12	16	-	41	45	13	34	34	39	23	40	45	48
Böblingen (LK)	19	9	20	16	21	18	15	40	27	18	36	2	30	20	10
Bodenseekreis	21	46	31	16	9	34	16	20	25	31	31	25	27	32	19
Brsg.-Hochschw. (LK)	23	30	6	7	19	45	27	17	42	38	18	11	41	16	40
Calw (LK)	39	40	24	16	34	33	36	42	31	37	43	4	43	9	45
Ennmendingen (LK)	31	5	2	16	41	39	28	28	44	39	20	7	34	15	49
Enzkreis	33	27	27	16	-	24	35	27	32	26	44	16	47	44	47
Esslingen (LK)	13	19	36	14	43	6	22	36	23	16	24	3	13	23	38
Freiburg i. Br. (Stadt)	3	4	45	1	10	27	1	5	16	5	2	9	5	2	17
Freudenstadt (LK)	37	44	22	16	40	48	41	43	43	46	40	43	26	47	34
Göppingen (LK)	47	28	38	16	5	42	25	46	29	25	34	35	18	34	21
Heidelberg (Stadt)	4	3	44	1	2	15	1	35	11	8	1	28	2	4	13
Heidenheim (LK)	34	14	21	11	20	46	47	18	40	32	33	50	17	19	3
Heilbronn (LK)	41	21	23	16	35	32	32	25	41	27	49	33	38	36	4
Heilbronn (Stadt)	10	43	46	16	13	17	1	23	14	13	13	44	11	12	2
Hohenlohekreis	49	37	11	16	38	31	44	32	19	44	50	39	47	41	5
Karlsruhe (LK)	28	18	34	16	15	20	29	47	37	21	25	26	21	11	27
Karlsruhe (Stadt)	5	13	43	16	22	15	1	48	9	3	5	6	22	1	32

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Allgemeine Informationen
Fragen?



KEA-BW
DE UMSATZGEWÄHRLEISTUNG

NACHHALTIGE
Mobilität

www.kea-bw.de Verkehrswege in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 12

Fragen aus dem Publikum und Antworten:

Warum fließen die Verkehrswendeziele nicht in die Berechnungsgrundlage bei Verkehrsplaner*innen ein? Verkehrsmodellrechnungen gehen von einem (weiteren) Anstieg des MIV aus.

- Beim Verkehrsministerium BaWü werden diese berücksichtigt. Deutschlandweit liegt keine Info vor.

Warum wird Bewohnerparken als Indikator berücksichtigt, aber nicht allgemeines Parkraummanagement? Beides fördert und subventioniert den MIV.



- Ein wesentlicher Grund ist, dass für das Bewohnerparken vergleichbare Daten für die Gebiete vorlagen, auf die zurückgegriffen werden konnte.




2. Statusbericht Nachhaltige Mobilität

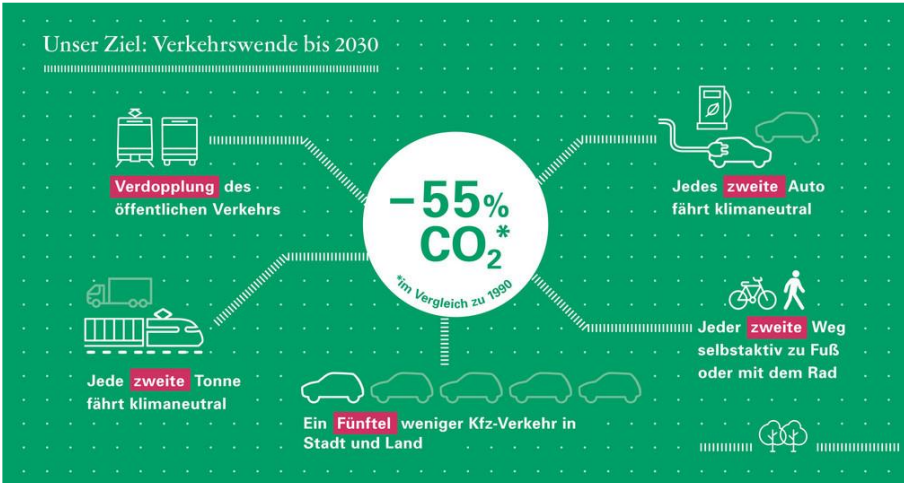
Vertiefende Informationen

www.kea-bw.de
Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW
13

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Vertiefender Blick auf die Inhalte Verkehrswendeziele Baden-Württemberg

Unser Ziel: Verkehrswende bis 2030



-55% CO₂*
*im Vergleich zu 1990

Verdopplung des öffentlichen Verkehrs

Jedes zweite Auto fährt klimaneutral

Jede zweite Tonne fährt klimaneutral

Ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land

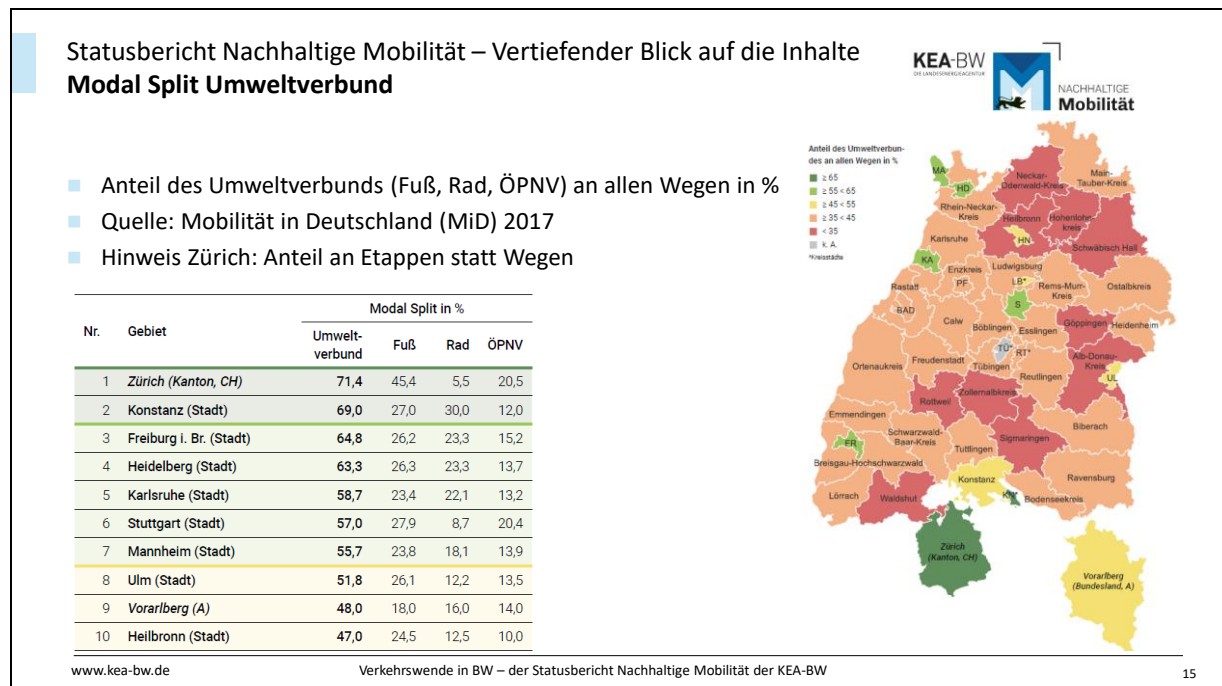
Jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad

Quelle: Ministerium für Verkehr BW

www.kea-bw.de
Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW
14

Beim Erreichen der Ziele gibt es drei große Hebel:

- Umweltverbund stärken, um Reduktion des Kfz-Verkehrs zu ermöglichen (und dabei Mobilität zu erhalten)
- Parkraummanagement und – bewirtschaftung als wichtigster Push-Faktor zur Reduktion des Kfz-Verkehrs
- verbleibende Kfz klimaneutral machen (=Antriebswende, größter Beitrag zur THG-Reduktion)



Einordnung der Ergebnisse:

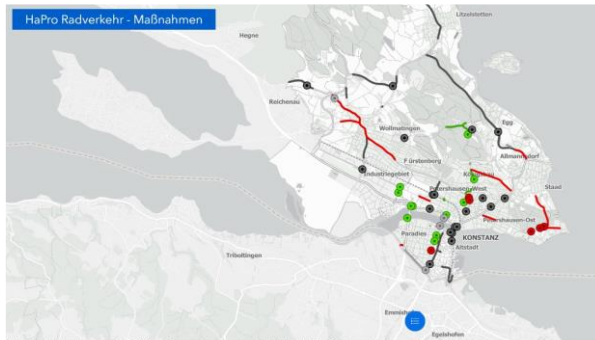
- Städte sind hier meist im Vorteil, aber auch zwischen diesen gibt es beachtliche Unterschiede
- Bei den Landkreisen sind die Unterschiede ebenfalls enorm: Manche weisen einen um 50% höheren Anteil als andere auf
- Allgemeiner Hinweis: Die Ergebnisse für das eigene Gebiet am besten mit Gebieten ähnlicher Struktur vergleichen
- Die Spitzengruppe erreicht das Landesziel für 2030 („Jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad“) schon heute, andere Gebiete sind teilweise noch weit davon entfernt.

Fragen aus dem Publikum und Antworten:

Werden in Zürich auch Wege zum privaten PKW (vor der Haustür) mitgezählt oder nur bei Sharing Autos oder ab einer bestimmten Weglänge oder ab intermodalen Wegeketten?

- In Zürich bezieht sich der Modal Split auf Etappen statt auf Wege. Eine Etappe ist hierbei folgendermaßen definiert: „Die Etappe stellt die kleinste Einheit dar. Sie hat eine Mindestlänge von 25 Metern und wird mit einem einzigen Verkehrsmittel zurückgelegt, wozu auch der Fußverkehr gehört. Wird das Verkehrsmittel gewechselt, beginnt eine neue Etappe. Ortsveränderungen innerhalb von Gebäuden stellen keine Etappen dar.“ (siehe S. 23 [hier](#)).

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Vertiefender Blick auf die Inhalte Modal Split Umweltverbund



Screenshot: www.konstanz.de

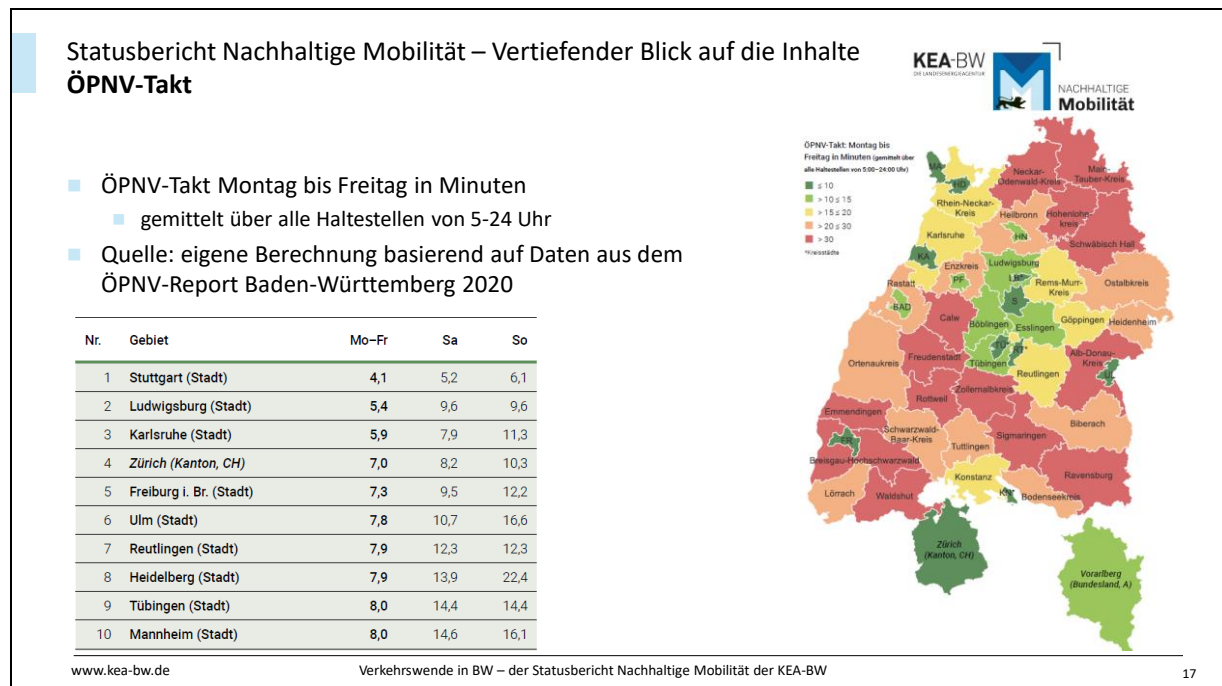
Beispiel Konstanz

- Mobilitätsstrategie Autofreie Innenstadt
 - Preisträger bei Landespreis „Wir machen Mobilitätswende“ 2020
 - Handlungsprogramm Radverkehr
 - Gehört zu Städten mit höchstem Radverkehrsanteil in Deutschland
 - „Fahrradfreundliche Kommune“
 - Handlungsprogramm Fußverkehr
- [Weitere Infos auf der Webseite der Stadt](#)

Zu jedem Indikator, den wir hier präsentieren, wollen wir ein Gebiet zeigen, das vorne platziert ist.

- Das bedeutet nicht, dass dieses Vorgehen das Non-Plus-Ultra ist.
- Die aufgeführten Maßnahmen sind nicht einmal zwingend direkt für das gute Abschneiden im Statusbericht verantwortlich
- Die Beispiele sollen vor allem zeigen: Was wird dort getan?
- Sie können sich so fragen: Was machen wir in unserem Gebiet (anders)?

[Weitere Infos auf der Webseite der Stadt](#)



Innerhalb des Umweltverbunds hat mit Blick auf den Klimaschutz der ÖPNV den größten Hebel. Denn mit diesem können lange Strecken zurückgelegt werden, wodurch besonders viel CO₂ eingespart werden kann.

Einordnung:

- Siedlungsstruktur hat großen Einfluss
- Takt im Ausland in der Fläche deutlich dichter
- Takt am Wochenende teils geringfügig, teils sehr stark ausgedünnt (verstärkt Autoabhängigkeit v.a. in der Freizeit)

Einschub Mobilitätsgarantie: (Achtung: geplante Mobilitätsgarantie bezieht sich auf Anbindung von Orten, nicht von einzelnen Haltestellen)

- Mobilitätsgarantie: alle geschlossenen Ortschaften von 05:00 bis 24:00 Uhr mit dem ÖPNV erreichbar
- erste Stufe bis 2026:
 - in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs im Ballungsraum ein 15-Minuten-Takt, im ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt
 - Zu den übrigen Zeiten jeweils mindestens ein 30- beziehungsweise 60-Minuten-Takt

Fragen aus dem Publikum und Antworten:

Modal-Split und ÖPNV-Takt, interessant wäre auch ein Vergleich zu Kommunen in anderen Bundesländern in Deutschland, z.B. München, Münster, etc.

- Dieser Bericht beschränkt sich auf Baden-Württemberg und die zwei internationalen Beispiele Zürich und Vorarlberg. Daten zum Modal Split aus der Studie [Mobilität in Deutschland 2017](#) liegen aber für ganz Deutschland vor, sodass hier bei Interesse ein Vergleich zu anderen Kommunen hergestellt werden kann.

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Vertiefender Blick auf die Inhalte
ÖPNV-Takt



Quelle: KVV

Beispiel Karlsruhe



- Karlsruher Modell: Zweisystemfahrzeuge
- Straßenbahnen fahren auch auf Gleisen der Regionalbahnen
- umsteigefreie Verbindung aus Region in Innenstadt
- Mehr Infos im [bwegt-Erklärfilm](#)

Das Karlsruher Modell ist natürlich kein passendes Beispiel für allerorts.
Es steht aber sinnbildlich dafür, dass für einen attraktiven ÖPNV oder Nachhaltige Mobilität
auch neue Wege beschritten werden dürfen.

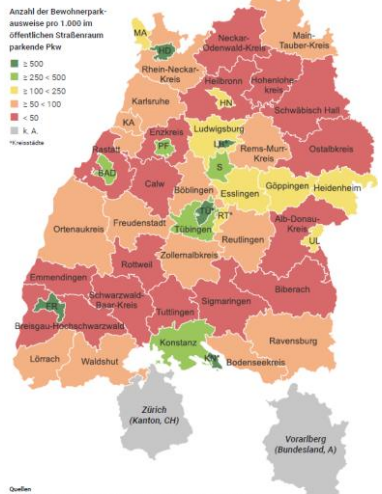
Mehr Infos im [bwegt-Erklärfilm](#)

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Vertiefender Blick auf die Inhalte Bewohnerparken

- Anzahl der Bewohnerparkausweise pro 1.000 im öffentlichen Straßenraum parkende Pkw
- Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und Mobilität in Deutschland (MiD) 2017

Nr.	Gebiet	Anzahl	Gebühr (Euro)	
1	Tübingen (Stadt) (siehe Text)	1.023	180,0	
2	Heidelberg (Stadt)	756	120,0	
3	Ludwigsburg (Stadt)	752	120,0	
4	Konstanz (Stadt)	719	120,0	
5	Freiburg i. Br. (Stadt)	558	360,0	●
6	Tübingen (LK)	412	166,3	
7	Stuttgart (Stadt)	313	30,7	●
8	Pforzheim (Stadt)	273	30,0	●
9	Baden-Baden (Stadt)	271	30,0	●
10	Konstanz (LK)	252	107,7	



Anzahl der Bewohnerparkausweise pro 1.000 im öffentlichen Straßenraum parkende Pkw

- ≤ 500
- ≥ 250 - 500
- ≥ 100 - 250
- ≥ 50 - 100
- < 50
- k. A.
- *Nassau

Quelle: MiD: Üblicher Pkw-Stellplatz (zu Hause) für Großstädte, Kleinstädte und Raumposten in BRD; Anzahl der Bewohnerparkausweise; Abfrage des VMI bei Straßenverkehrsbehörden (Mai/Juni 2022).

www.kea-bw.de

Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW

19

Nötig sind neben einem attraktiven Angebot des Umweltverbunds Push-Faktoren mit den Zielen (u.a.):

- MIV weniger attraktiv machen,
- Straßenraum aufwerten.

Ein wichtiger Faktor ist hier das Parkraummanagement, das im Statusbericht in Form des Bewohnerparkens berücksichtigt wird.

Einordnung:

- Eine Hilfe zur Anpassung der Bewohnerparkgebühren bietet das Kompetenznetz Klima Mobil der NVBW: klimamobil@nvbw.de
- Die Ausweisung von Bewohnerparkzonen ist an Kriterien gebunden. Die Prüfung, Einführung und Festlegung von Gebühren obliegt den Städten und Gemeinden in Zusammenarbeit mit der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde.“
- Kleinere und mittlere Kommunen erfüllen nur sehr selten die rechtlichen Voraussetzungen zur Einführung des Bewohnerparkens.
- In solchen Fällen kann kostenpflichtiges Zeitparken (auch für Bewohnerinnen und Bewohner) ein geeignetes Mittel sein, um den öffentlichen Raum in ländlichen Gebieten adäquat zu bepreisen.
- Beim Bewohnerparken wiederum dürfen im Sinne nachhaltiger Mobilität nicht zu viele Ausweise ausgegeben werden und es sollten ausreichend hohe Gebühren erhoben werden.
- Hierbei ist hervorzuheben, dass es seit der Jahresmitte 2021 den Kommunen obliegt, die Höhe der Bewohnerparkgebühren anhand einiger Kriterien selbstständig festzulegen.

Statusbericht Nachhaltige Mobilität - Vertiefender Blick auf die Inhalte
Bewohnerparken



Quelle: KEA-BW

Beispiel Heidelberg

- Parkraumbewirtschaftung seit 1961
- 2023: Arbeitsgruppe Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken
- ParkPAD-Verfahren
 - Verschiedene Interessengruppen
 - Erarbeiten einer Handlungsempfehlung
- [Weitere Infos auf der Webseite der Stadt](#)

ParkPAD = „Parking Policy Audit“



Mehr Infos:

https://www.heidelberg.de/hd/HD/service/05_04_2023+heidelberg_+parkpad-verfahren+soll+die+aktuelle+parksituation+bewerten.html

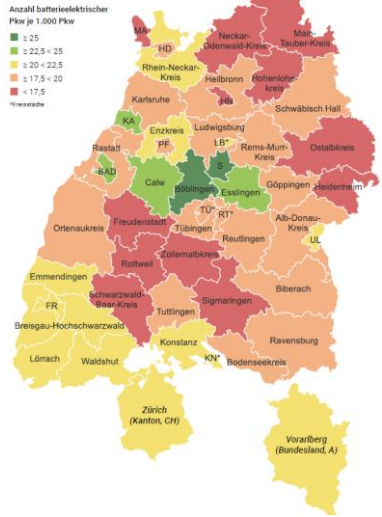
[Weitere Infos auf der Webseite der Stadt](#)

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Vertiefender Blick auf die Inhalte Pkw-Elektrifizierungsgrad

- Anzahl batterieelektrischer Pkw (BEV) je 1.000 Pkw
- Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Datenstand 01.10.2022

Nr.	Gebiet	BEV je 1.000 Pkw	BEV	PHEV
1	Stuttgart (Stadt)	34,2	10.266	13.541
2	Böblingen (LK)	31,8	8.273	8.965
3	Esslingen (LK)	24,5	8.338	6.967
4	Calw (LK)	24,0	2.606	1.455
5	Baden-Baden (Stadt)	23,5	847	695
6	Karlsruhe (Stadt)	23,4	3.312	3.146
7	Emmendingen (LK)	22,4	2.343	1.127
8	Konstanz (Stadt)	22,3	832	508
9	Freiburg i. Br. (Stadt)	22,2	2.118	1.539
10	Konstanz (LK)	21,5	3.559	2.279



www.kea-bw.de
Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW
21

Parallel zur Verkehrswende ist die Antriebswende beim MIV eine wichtige Maßnahme.

Hinweis: BEV = Battery Electric Vehicles

Einordnung:

- hier nur vollelektrische PKW, keine Plug-In-Hybride
- gewisse Korrelation mit Standorten der Automobilindustrie
- Durchschnittsalter des PKW-Bestands ebenfalls relevant
- Indikator ist zum Erreichen der Klimaschutzziele insbesondere für jene Landkreise relevant, die stark durch den MIV geprägt sind
- selbst Maximalwert von 3,4% noch weit von Landesziel für 2030 entfernt („Jedes zweite Auto fährt klimaneutral“)

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Vertiefender Blick auf die Inhalte Pkw-Elektrifizierungsgrad



Quelle: KEA-BW

Beispiel Stuttgart

- Ausbau Ladeinfrastruktur
 - Rund 330 Ladestationen im öffentlichen und nicht öffentlichen Raum
 - 350 neue AC-Ladesäulen bis Ende 2023
 - 20 DC-Schnellladesäulen im öffentlichen Raum in der Umsetzung
- Pilotstadt für E-Quartiershubs
- Förderung privater Lademöglichkeiten
- Kostenlose Erstberatung Elektromobilität
- [Weitere Infos auf der Webseite der Stadt](#)

Ladeinfrastruktur als Voraussetzung für das Gelingen der Antriebswende.

E-Quartiershubs sind spezielle Parkhäuser und Quartiere, die für E-Autos (wie BEV) passende Ladesäulen bieten. Sie machen von dort den Umstieg auf Bike- und Car-Sharing-Dienste leichter. Sie sollen helfen, in Wohnquartieren die parkenden Autos von der Straße ins Parkhaus zu bringen. Insgesamt fördert das Land mit 3,3 Millionen Euro Pilotprojekte in Heilbronn, Stuttgart und Ulm. In Stuttgart werden die bereits existierenden Parkhäuser Stephangarage, Königsbau und Zeppelin Carré zu einem gemeinsamen E-Quartiershub. Insgesamt 156 Parkplätze werden mit Ladepunkten für E-Autos ausgerüstet.

[Weitere Infos auf der Webseite der Stadt](#) und [hier](#).

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Vertiefender Blick auf die Inhalte
Klimaschutz in der Verkehrsplanung (Klimamobilitätspläne)



**§28 Klimaschutz- und
Klimawandelanpassungsgesetz BW**

- Gesamtkonzept für dauerhafte und signifikante Reduktion der THG im Verkehrssektor
- Erhöhte Fördermöglichkeit für enthaltene Maßnahmen
- **Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz** für kleinere Kommunen & ländlichen Raum
- Kontakt: [Kompetenznetz Klima Mobil](#)



Quelle: KEA-BW

Letztlich ist auch Klimaschutz im Verkehr keine Einzelmaßnahme, sondern eine Querschnittsaufgabe und die Summe vieler Maßnahmen

Wenn sich nun eine Kommune strukturell auf den Weg machen möchte, klimafreundlicher zu werden ist das relativ neue Instrument der Klimaneutralitätspläne ein wichtiges Planungswerkzeug.

Kontakt: [Kompetenznetz Klima Mobil](#)

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Vertiefender Blick auf die Inhalte
Klimaschutz in der Verkehrsplanung (Klimamobilitätspläne)



- Stand der Aktivitäten bzgl. Klimamobilitätsplänen (KMP)
- Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Nr.	Gebiet	Klimamobilitätspläne
1	Freiburg i. Br. (Stadt)	in Erstellung (gesamtes Gebiet)
1	Heidelberg (Stadt)	in Erstellung (gesamtes Gebiet)
1	Konstanz (Stadt)	in Erstellung (gesamtes Gebiet)
1	Ludwigsburg (LK)	in Erstellung (gesamtes Gebiet)
1	Ludwigsburg (Stadt) (1)	in Erstellung (gesamtes Gebiet)
1	Stuttgart (Stadt)	in Erstellung (gesamtes Gebiet)
7	Brsgr.-Hochschw. (LK) (2)	in Erstellung (Teil des Gebiets)
7	Konstanz (LK) (3)	in Erstellung (Teil des Gebiets)
7	Ortenaukreis (4)	in Erstellung (Teil des Gebiets)
7	Ravensburg (LK) (5)	in Erstellung (Teil des Gebiets)



- (1) KMP in Erstellung im Landkreis Ludwigsburg
- (2) KMP in Erstellung in Gundelfingen
- (3) KMP in Erstellung in der Stadt Konstanz
- (4) KMP in Erstellung in Offenburg
- (5) KMP in Erstellung im Gemeindeverband Mittleres Schussental
- (6) KMP in Vorbereitung in der Stadt Esslingen
- (7) KMP in Vorbereitung in Aalen


Info: Die Daten stellen den Stand der bis Ende März 2023 an das Verkehrsministerium gemeldeten Aktivitäten zur Erstellung von Klimamobilitätsplänen dar.

- strategische Funktion für den Klimaschutz im Verkehr
- zentrales Element der kommunalen Verkehrsplanung
- richtet sich an Kreise sowie große Städte und Zusammenschlüsse von Kommunen ab circa 50.000 EW
- KMP aktuell in der Erprobungsphase, aber bereits erste Aktivitäten und generelles Interesse von unterschiedlichen Akteuren



Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Vertiefender Blick auf die Inhalte


Fazit

- Einige Gebiete auf einem guten Weg hin zu nachhaltiger Mobilität
- Auch Städte/Kreise, die gut platziert sind, haben noch viel zu tun:
 - strategische Maßnahmen
 - Verstetigung von angestoßenen Projekten
 - systematisches Ausweiten von Prozessen und Angeboten in die Fläche



- Das Land und insbesondere das VM unterstützen tatkräftig.
- Regierungspräsidien und Landesagenturen wie KEA-BW und NVBW (Klima Mobil) beraten.
- Wir helfen mit Fördermöglichkeiten zu Personal, Konzepten und Maßnahmen.




www.kea-bw.de



Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW

25

Statusbericht Nachhaltige Mobilität – Vertiefender Blick auf die Inhalte

Fragerunde



www.kea-bw.de

Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW

26

Fragen aus dem Publikum und Antworten:

- Wir bräuchten aber ein Ranking der Kommunen. Die Gemeinderäte brauchen Orientierung.
- Der Statusbericht Nachhaltige Mobilität soll einen guten Überblick liefern und einen schnellen Vergleich ermöglichen. Darum wurde sich auf die Ebene der Kreise fokussiert. Bei 1101 Kommunen wäre dieses Ziel nicht mehr möglich. Zudem lässt die gegenwärtige Datenlage eine tiefgehende Betrachtung auf Kommunalebene mit vertretbarem Arbeitsaufwand für ganz Baden-Württemberg nicht zu.

KEA-BW
DE LANDSBEREICHZENTRUM


**NACHHALTIGE
Mobilität**

3. Handlungsempfehlungen

Möglichkeiten und Modelle

www.kea-bw.de Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 27

Handlungsempfehlungen
Fördermöglichkeiten

KEA-BW
DE LANDSBEREICHZENTRUM


**NACHHALTIGE
Mobilität**

Die Landesförderung bietet viele Möglichkeiten:

- [Personalförderung](#)
- [Konzeptförderung](#)
- [Maßnahmenförderung \(LGVFG\)](#)
- [Mobilitätsdaten-Förderung](#)

Die KEA-BW berät, unterstützt und vernetzt:

- Beispiel [Förderdatenbank](#)



Bild von Freepik

www.kea-bw.de Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 28

[Personalförderung](#), [Konzeptförderung](#), [Maßnahmenförderung](#), [Mobilitätsdaten-Förderung](#)

Die KEA-BW berät, unterstützt und vernetzt: Beispiel [Förderdatenbank](#)

Handlungsempfehlungen
Kompetenznetz Klima Mobil






Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

- Landesweite Anlaufstelle für Fragen zum Klimaschutz im Verkehr
- Schwerpunkt Klimaschutz und Parken
 - Strategische und konzeptionelle Parkraumpolitik
 - Parkraumbewirtschaftung / kostendeckendes Parken
 - Umnutzung und Verlagerung von öffentlichem Parkraum
- Schwerpunkt Klimaschutzorientierte Verkehrsplanung
 - Klimamobilitätspläne
 - Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz
- [Steckbriefe](#) zu diversen Konzepten und Themen

www.kea-bw.de
Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW
29

[Steckbriefe](#) zu diversen Konzepten und Themen

Handlungsempfehlungen
Die 15-Minuten-Stadt




- Alle Grundbedürfnisse in 15 Minuten erreichbar – OHNE PKW
- Superblock-Prinzip
- Stadt als Ort für Menschen
- Stärkung der Aufenthalts- und Lebensqualität
 - Lese-Tipp: [Fluter-Magazin der BPB](#)
- **Null-Emissions-Zonen**
 - [Empfehlung des Expertenrates zum Klimaschutz im Verkehrssektor](#)



Bild von pikisuperstar auf Freepik

www.kea-bw.de
Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW
30

-Lese-Tipp: [Fluter-Magazin der BPB](#)

Null-Emissions-Zonen:

- **CO2-Ausstoß schrittweise auf 0 reduzieren**
- [Empfehlung des Expertenrates zum Klimaschutz im Verkehrssektor](#)

Handlungsempfehlungen
Gute Beispiele aus Baden-Württemberg

Best-Practice-Beispiele

- [Sammlung auf der Webseite der KEA-BW](#)
- Aktive Städte, Gemeinden und Landkreise mit funktionierenden Konzepten
- Nachmachen ausdrücklich erwünscht!

Prämierte Projekte

- [Wettbewerb „Wir machen Mobilitätswende“](#)
- VM BW und KEA-BW zeichnen Vorreiterinnen und Mitgestalter der Mobilitätswende aus.




Foto: Daniel Kopatsch

www.kea-bw.de Verkehrswege in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 31

Grundsätzlich ist es immer sinnvoll zu schauen: Was machen andere gut?
Hier kann die KEA-BW jede Menge Beispiele anbieten.


Best-Practice-Beispiele: [Sammlung auf der Webseite der KEA-BW](#)

Prämierte Projekte: [Wettbewerb „Wir machen Mobilitätswende“](#)


4. Fragen & Diskussion

www.kea-bw.de Verkehrswege in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 32

Fragen & Diskussion
Abschließende Runde



KEA-BW
DE UMSCHWENGEKOMITEE



NACHHALTIGE
Mobilität


www.kea-bw.de Verkehrswege in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 33

Fragen aus dem Publikum und Antworten:

Gibt es Kommunen, die zugunsten (der Verbreiterung) von Fuß- und Radwegen öffentliche Stellplätze abgeschafft haben?

- Für konkrete Beispiele wird u.a. auf das [Kompetenznetz Klima Mobil](#) verwiesen.

KEA-BW
DE UMSCHWENGEKOMITEE



NACHHALTIGE
Mobilität

Weiterführende Informationen

Nachhaltige Mobilität bei der KEA-BW



www.kea-bw.de Verkehrswege in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW 34

**Weiterführende Informationen
KEA-BW – Nachhaltige Mobilität**

Koordination geförderter Personalstellen für Nachhaltige Mobilität

- Landesförderung für Kommunen & Co.
- Land beteiligt sich an Personalkosten
- Administrative Abwicklung bei der KEA-BW
- Betreuung durch KEA-BW (ca. 80 Stellen) und NVBW (ca. 70)

■ [Mehr Infos auf der Webseite der KEA-BW](#)

- **KEA-BW:**
 - Mobilitätsstationen und Carsharing
 - Ladeinfrastruktur
 - Elektromobilität
 - Klimaneutralität im Verkehrssektor 2030
- **NVBW:**
 - Koordination Rad- und Fußverkehr
 - Daten-Management
 - Mobilität, Klima- und Lärmschutz
 - Ruhender Verkehr / Parken

www.kea-bw.de


Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW

35

Hinweis: Das Förderthema Mobilität, Klima- und Lärmschutz (blauer Kasten) wurde transformiert in **gesetzlich vorgeschriebene Koordinationen für Mobilität und Klimaschutz auf Landkreisebene nach §29 KlimaG** (Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz) BW

Mehr Infos zur [Stellenförderung](#) und zum [KlimaG BW](#) auf der Webseite der KEA-BW



**Weiterführende Informationen
KEA-BW – Nachhaltige Mobilität**



E-Mobilität & Ladeinfrastruktur

- Publikationen
 - Z.B Faktencheck E-Mobilität
- Beratungsangebote

■ [Mehr Infos auf der Webseite der KEA-BW](#)

www.kea-bw.de

Verkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW

36

[Mehr Infos auf der Webseite der KEA-BW](#)

Weiterführende Informationen
KEA-BW – Nachhaltige Mobilität



Quelle: Ministerium für Verkehr BW

Mobilitätsstationen

- Schnittstellen, die an ÖPNV-Haltestellen verschiedene Verkehrssysteme verknüpfen
- Große Stationen meist an Bahnhöfen und Busbahnhöfen.
- Publikation:
 - Carsharing im öffentlichen Raum: Handlungsmöglichkeiten für Kommunen
- [Mehr Infos auf der Webseite der KEA-BW](#)

[Mehr Infos auf der Webseite der KEA-BW](#)

Weiterführende Informationen
KEA-BW – Nachhaltige Mobilität


Mobilitätssäulen

- informieren über Verfügbarkeit und Standorte nachhaltiger Verkehrsmittel
- 2 Pilotphasen mit insgesamt 34 Säulen in 12 Städten
- In Kürze: Förderung über das LGVFG möglich.
- [Mehr Infos auf der Webseite der KEA-BW](#)




Quelle: Ministerium für Verkehr BW


[Mehr Infos auf der Webseite der KEA-BW](#)



klimaschutz konkret
online



Die nächsten Termine der KEA-BW:
www.kea-bw.de/veranstaltungen



- **KWK-Tagung - Transformation von Kraft-Wärme-Kopplung**
20.07.2023 – theo.2.meet Stuttgart und online

- **Nahwärme kompakt**
26.10.2023 – Karlsruhe und online

- **Contracting-Kongress**
8.11.2023 – GENO-Haus Stuttgart

www.kea-bw.deVerkehrswende in BW – der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW39

Die nächsten Termine der KEA-BW: www.kea-bw.de/veranstaltungen

Den Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW finden Sie unter www.kea-bw.de/statusbericht-nachhaltige-mobilitaet

Kontaktieren Sie gerne auch direkt unser Team: <https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/kontakt>

Bei Fragen erreichen Sie uns per Mail direkt unter: mobilitaet@kea-bw.de

Sprechen Sie uns an!

Folgen Sie uns schon auf [LinkedIn](#)?

Empfehlenswerte kommende Veranstaltungen finden Sie immer hier. Nutzen Sie den Filter „KEA-BW“, um nur unsere eigenen Veranstaltungen zu sehen:

<https://www.kea-bw.de/veranstaltungen>

Vielen Dank für Ihre Teilnahme und bis zum nächsten Mal 😊!