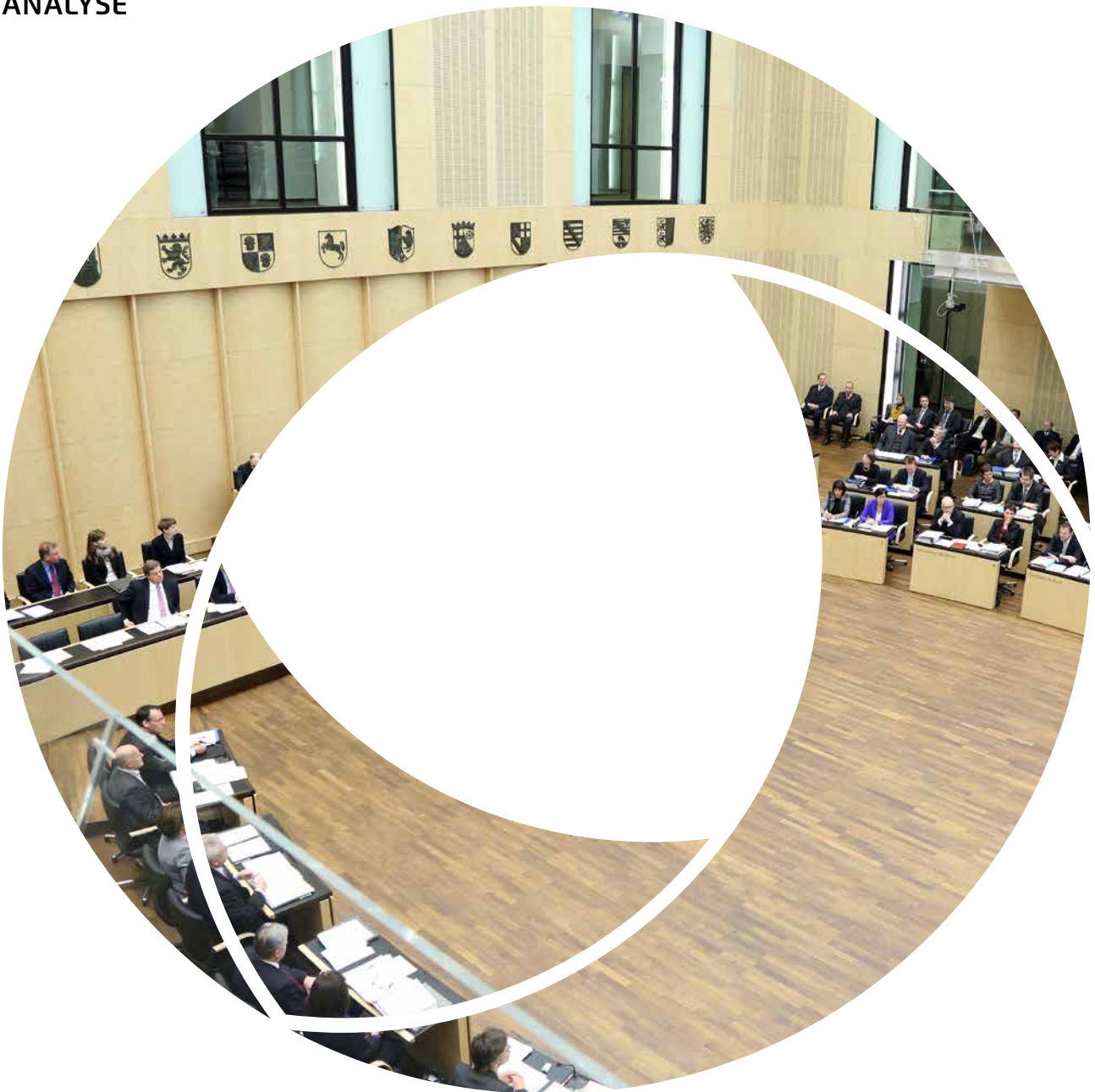




# 16 Schaltstellen für die Mobilität von morgen

Wie die Bundesländer ihre Handlungsspielräume in der Verkehrspolitik für mehr Lebensqualität, soziale Teilhabe und Klimaschutz nutzen können

## ANALYSE



# Impressum

## 16 Schaltstellen für die Mobilität von morgen

Wie die Bundesländer ihre Handlungsspielräume in der Verkehrspolitik für mehr Lebensqualität, soziale Teilhabe und Klimaschutz nutzen können

### ANALYSE

## ERSTELLT VON

### Agora Verkehrswende

Agora Transport Transformation gGmbH  
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin  
T +49 (0)30 700 14 35-000  
F +49 (0)30 700 14 35-129  
[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)  
[info@agora-verkehrswende.de](mailto:info@agora-verkehrswende.de)

## PROJEKTLEITUNG

### Projektleitung

Janna Aljets  
[janna.aljets@agora-verkehrswende.de](mailto:janna.aljets@agora-verkehrswende.de)

Dr. Philine Gaffron  
[philine.gaffron@agora-verkehrswende.de](mailto:philine.gaffron@agora-verkehrswende.de)

## DURCHFÜHRUNG

### Autorin

Dr. Philine Gaffron

**Satz:** Agora Verkehrswende

**Lektorat:** Infotext

**Titelbild:** Bundesrat | 2012

Veröffentlichung: März 2024

108-2024-DE

### Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2024): 16 Schaltstellen für die Mobilität von morgen. Wie die Bundesländer ihre Handlungsspielräume in der Verkehrspolitik für mehr Lebensqualität, soziale Teilhabe und Klimaschutz nutzen können

[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)

# Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

wenn es darum geht, Mobilität in Deutschland attraktiv, sozial gerecht und klimaneutral zu gestalten, fällt der Blick meist auf den Bund und die Kommunen. Der eine gibt bundesweite Ziele und Rahmenbedingungen vor und entscheidet über die Verteilung von Steuereinnahmen, die anderen sind dafür verantwortlich, wie politische Vorgaben sich lokal auf die Verkehrsströme, den öffentlichen Raum und die Möglichkeiten zur sozialen Teilhabe auswirken.

Doch auch die Bundesländer verfügen über Handlungsspielräume in der Verkehrspolitik. Sie können Entscheidungen auf der Bundesebene beeinflussen, gesetzliche Rahmenbedingungen mitgestalten, einen landesspezifischen Rahmen zum Erreichen politischer Ziele vorgeben und eigene Maßnahmen umsetzen. Sie erfüllen zudem eine überaus wichtige Scharnierfunktion zwischen der übergeordneten Perspektive der Bundesregierung und dem eher lokalen Blickwinkel von Städten, Gemeinden und Landkreisen.

Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, müssen alle Ebenen von Politik und Verwaltung innerhalb ihrer jeweiligen Wirkungsbereiche möglichst effektiv handeln und gut miteinander zusammenarbeiten. Bislang funktioniert dies nicht immer so, wie es erforderlich wäre. Das ist einer von vielen Gründen, warum der Verkehrssektor bereits seit drei Jahren sein Ziel zur Reduktion der klimaschädlichen Emissionen verfehlt und mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch sein Ziel für das Jahr 2030 nicht erreichen wird.

In dieser Analyse haben wir uns die Rolle der Bundesländer in der Verkehrspolitik genauer angeschaut. In einem ersten Teil klären wir grundsätzliche Fragen wie: Welche formalen Kompetenzen haben die Länder im Unterschied zu den Kommunen und dem Bund? Wie steht es mit der Vergleichbarkeit verschiedener Bundesländer? Wie sind die für Verkehr und Klimaschutz zuständigen Ressorts in den 16 Bundesländern strukturiert?

Für den zweiten Teil haben wir anhand von Interviews mit Expert:innen Erfahrungen aus sechs Bundesländern zusammengetragen: Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Hamburg, Hessen und Nordrhein-Westfalen. Die Beispiele sind nicht nach Qualitätskriterien ausgewählt, sondern sollen ein möglichst breites Bild der Länderpraxis vermitteln und erprobte Handlungsmöglichkeiten für klimawirksame Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität dokumentieren.

Auf Basis dieser Gespräche und Analysen haben wir zusammenfassend Handlungsempfehlungen und Hinweise für Bundesländer abgeleitet. Diese Schlüsse liegen allein in der Verantwortung von Agora Verkehrswende. Für die Bereitschaft der Interviewpartner:innen, ihr Wissen und ihre Erfahrungen mit uns zu teilen, sind wir sehr dankbar. Ohne ihre Unterstützung wäre diese Veröffentlichung nicht möglich gewesen.

Mit unserem Papier möchten wir allen Verantwortlichen und Beteiligten in den Bundesländern einen Einblick in die Praxis geben und im besten Fall dazu anregen, neue Wege in der Verkehrspolitik zu gehen und bestehende Handlungsspielräume für mehr Lebensqualität, soziale Teilhabe und Klimaschutz zu nutzen.

Wir freuen uns auf die weitere Diskussion und wünschen eine anregende Lektüre.

**Dr. Wiebke Zimmer**

Stellvertretende Direktorin

für das Team von Agora Verkehrswende

Berlin, März 2024

# Ergebnisse und Empfehlungen

1

**Die Bundesländer können viel zum Gelingen der Verkehrswende beitragen und damit die Lebensqualität in Deutschland verbessern und den sozialen Ausgleich fördern.** Vor allem in drei Bereichen haben die Länder Gestaltungsspielraum: 1. Entwicklung eines flächendeckenden, leistungsfähigen Umweltverbunds (Fuß, Fahrrad, ÖPNV, geteilte Mobilität) mit einer Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr; 2. Aufbau einer landesweit vernetzten, hochwertigen Fahrradinfrastruktur; 3. Förderung der Elektromobilität.

2

**Erfolgreich sind die Bundesländer vor allem dann, wenn sie ihr Vorgehen sorgfältig planen, koordinieren und auswerten sowie bei Bedarf nachsteuern.** Dazu gehört, sachlich begründete, rechtlich verbindliche und messbare Ziele zu definieren und sie in Gesetzen und Strategien festzuschreiben. Zum Erreichen der Ziele müssen effektive Instrumente und Maßnahmen ausgearbeitet und die Fortschritte anhand von aussagekräftigen Indikatoren beobachtet werden. Zeichnet sich ab, dass die Maßnahmen nicht ausreichen, wird das Vorgehen angepasst, um wieder auf Zielkurs zu kommen.

3

**Großen Einfluss auf den Erfolg haben Bundesländer außerdem durch klare Kommunikation, effiziente Verwaltungsstrukturen und eindeutige Zuständigkeiten.** Die verantwortliche Administration sollte nach innen und außen vermitteln können, warum die Ziele und Maßnahmen sinnvoll sind und welche Vorteile diese für das Gemeinwohl und einzelne Interessengruppen bringen. Weil in der Verkehrswende viele Ressorts zusammenwirken müssen, braucht es darauf ausgerichtete Abläufe und Personalressourcen. Horizontale Strukturen, die Ressorts auf gleicher Hierarchieebene verbindlich zusammenbringen, haben sich dabei als hilfreich erwiesen. Gleichzeitig sollte auf allen Ebenen klar kommuniziert werden, wo die Länder eigenständig handeln können und wie sie in den Themenbereichen verfahren, in denen Bund oder Kommunen die Hauptakteure sind.

4

**Die Bundesländer sind in ihrer Verkehrspolitik teilweise von Entscheidungen der Bundesebene abhängig; sie haben aber auch Spielräume, diese zu beeinflussen und zu ergänzen.** So entscheidet der Bund zum Teil darüber, welche Mittel den Ländern zur Verfügung stehen, um im eigenen Wirkungsbereich zu bundesweiten verkehrspolitischen Zielen beizutragen, zum Beispiel über die Regionalisierungsmittel. Diese stammen aus Steuereinnahmen des Bundes und sollen in den Ländern den Schienenpersonennahverkehr und das Deutschlandticket mitfinanzieren. Wollen die Länder Entscheidungen des Bundes mitgestalten, müssen sie in der Verkehrsministerkonferenz und im Bundesrat möglichst geschlossen auftreten.

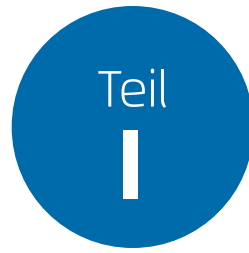
5

**Die Bundesländer können die Kommunen bei der Verkehrswende vielseitig unterstützen.** Das Konnexitätsprinzip besagt, dass die Bundesländer zur Finanzierung kommunaler Mehrkosten verpflichtet sind, die durch gesetzliche Vorgaben auf Landesebene entstehen. Unabhängig von dieser Regelung befähigen die Länder Kommunen jedoch über eigene Finanzierungsgesetze und -programme, mit konkreten Maßnahmen innerhalb eines vom Land definierten Rahmens zu strategische Zielen beizutragen. Wichtig sind dafür auch Standards im Landesbaurecht oder die Ausgestaltung von Parkgebührenverordnungen. Angebote der Länder wie Förderberatungen, Leitfäden, Arbeitshilfen und Netzwerke helfen, informieren und motivieren bei der kommunalen Arbeit für die Verkehrswende.

# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>Ergebnisse und Empfehlungen</b>	<b>4</b>
<b>Teil I – Rahmensetzung für die Bundesländer in der Verkehrspolitik und Handlungsempfehlungen für Verkehrswende und Klimaschutz</b>	
<b>1   Formale Kompetenzen der Bundesländer</b>	<b>8</b>
1.1 Das Zusammenspiel mit der Bundesebene	8
1.2 Finanzielle Verpflichtungen gegenüber den Kommunen: Das Konnexitätsprinzip	10
1.3 Finanzielle Anreize für die Kommunen: Finanzierungsgesetze und -richtlinien	10
<b>2   Die Bundesländer im Überblick</b>	<b>12</b>
2.1 Zur Vergleichbarkeit der Länder	12
2.2 Ressortzuschnitte: Zur Bedeutung von Zuständigkeiten	13
2.3 Sechs Beispiele näher betrachtet	15
<b>3   Handlungsempfehlungen für die Bundesländer</b>	<b>17</b>
<b>Teil II – Aktivitäten der Bundesländer für Verkehrswende und Klimaschutz: Der Blick in die Praxis</b>	
<b>4   Gesetze, Strategien und Zielsetzungen</b>	<b>21</b>
4.1 Klimaschutz, Verkehr und Mobilitätswende	21
4.2 Fuss- und Radverkehr	23
4.3 ÖPNV	24
4.4 Elektromobilität und Ladeinfrastruktur	26
4.5 Raumordnung und Baugesetzgebung	26
<b>5   Fördern und Beraten</b>	<b>28</b>
5.1 Förderinstrumente der Länder	28
5.2 Beratung, Vernetzung und Weiterbildung	33
<b>6   Projekte auf Landesebene</b>	<b>36</b>
6.1 Radverkehr	36
6.2 ÖPNV	36

<b>7   Daten und Digitalisierung</b>	<b>39</b>
7.1 Erhebungen: Der Blick zurück	39
7.2 Datenvernetzung für das Hier und Jetzt	39
7.3 Verkehrsmodelle: Der Blick in die Zukunft	40
<b>8   Zusammenarbeit und Kommunikation</b>	<b>42</b>
8.1 Zusammenarbeit auf behördlicher Ebene	42
8.2 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	43
<b>9   Literaturverzeichnis</b>	<b>45</b>
<b>10   Anhang</b>	<b>55</b>
Gesprächspartner:innen auf Landesebene	55
Förderdatenbanken und -übersichten	56
Abkürzungsverzeichnis	57
Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	58



Rahmensetzung für die Bundesländer in der  
Verkehrspolitik und Handlungsempfehlungen  
für Verkehrswende und Klimaschutz

# 1 | Formale Kompetenzen der Bundesländer

## 1.1 Das Zusammenspiel mit der Bundesebene

Die großen Föderalismusreformen der Zweitausenderjahre haben sowohl die Kompetenzaufteilung (2006) als auch die Finanzbeziehungen (2009) zwischen Bund und Ländern neu geordnet. Neben ihren Mitwirkungsrechten in der Bundesgesetzgebung über den Bundesrat verfügen die Länder mittlerweile über erhebliche Spielräume in Bezug auf die Gestaltung ihrer Institutionen und auf die Staatstätigkeit in einer Reihe von Politikfeldern. Dazu gehören Bildungspolitik, Innere Sicherheit und auch Bereiche wie Infrastruktur- und Umweltpolitik, die für den Bereich Verkehr direkt relevant sind.<sup>1</sup>

**Regelungen im Grundgesetz:** Die Gesetzgebungskompetenzen des Bundes in Abgrenzung zu den Bundesländern sind im Grundgesetz (GG) geregelt.<sup>2</sup> In bestimmten Bereichen kann ausschließlich der Bund Gesetze erlassen, er hat jedoch die Möglichkeit, den Ländern in diesem Rahmen eigene Befugnisse zur Gesetzgebung zu erteilen (ausschließliche Gesetzgebung; Art. 71 und 73 GG).<sup>3</sup> In den Bereichen der sogenannten konkurrierenden Gesetzgebung hat der Bund Vorrang, kann jedoch von eigenen Regelungen absehen und damit den Ländern Handlungsspielräume eröffnen (Art. 71 und 73 GG). Dazu gehören unter anderem Gesetze zur Regelung des Straßenverkehrs (siehe auch nebenstehenden Kasten) und die Erhebung von Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen (Stichwort Maut). In diesen Bereichen, wie auch beim Kraftfahrtwesen generell, muss der Bund eigene Gesetzgebung mit der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse begründen.<sup>4</sup>

In einigen Bereichen, die konkurrierender Gesetzgebung unterliegen, können die Länder eigene, von Bundesregelungen abweichende, Gesetze erlassen. Dazu gehören Naturschutz und Raumordnung (Art. 72 Abs. 3 GG), also Themen, deren Fragestellungen beispielsweise im Bereich

Bodenschutz oder Siedlungsentwicklung durchaus auch eine Relevanz für den Bereich Verkehr haben können. Für alle Bereiche, die nicht ausdrücklich in eine der beiden Kategorien fallen, können die Länder eigenständig Gesetze erlassen, solange sie dabei nicht die kommunale Selbstverwaltungsgarantie verletzen (Art. 28 Abs. 2 GG). Außerdem können sie ergänzende Verordnungen und Regelwerke beschließen (vgl. Kapitel 4). Damit sind sie zwar durch geltende Bundesgesetzgebung eingeschränkt, verfügen aber gleichzeitig durchaus über Spielräume, die an vielen Stellen noch nicht ausgeschöpft werden.

### StVG und StVO

Beispiele für Bundesgesetzgebung im konkurrierenden Bereich sind das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrsordnung (StVO). Beide Regelwerke stehen wegen ihres Einflusses auf die Handlungsspielräume der Kommunen wiederholt in der Diskussion.<sup>5</sup> Da beispielsweise das Thema Parkraummanagement und Fragen von Flächengerechtigkeit und Inwertsetzung des öffentlichen Raums für die Mobilitätswende auf der kommunalen Ebene eine bedeutende Rolle spielen, stellt die Flexibilisierung entsprechender Instrumente eine gute Möglichkeit dar, um den Kommunen mehr Handlungsspielräume in diesem Bereich zu eröffnen.

Im Zuge einer Reform des StVG im Jahr 2020 hat der Bund ein wichtiges Instrument aus diesem Bereich an die Länder übergeben: Sie können die Höhe der jährlichen Gebühren für Bewohnerparkausweise seitdem entweder selbst festlegen oder dieses Recht der kommunalen Ebene übertragen (§ 6a Abs. 5a StVG). Von dieser Möglichkeit wurde seitens der Länder allerdings bisher in unterschiedlichem Maße Gebrauch gemacht. Einige haben die allgemeine Obergrenze aufgehoben und die Entscheidung den Kommunen übergeben, einige Länder sind dabei, ihre Parkgebührenverordnungen zu überarbeiten und in einigen Ländern, wie beispielsweise Bayern und Brandenburg, gilt weiterhin die alte Obergrenze.<sup>6</sup> Diese lag

1 Hildebrandt; Wolf (2016), S. 6–7.

2 In der Fassung vom 19.12.2022.

3 Hierzu gehören beispielsweise auswärtige Angelegenheiten und der Luftverkehr sowie Bau, Unterhalt und das Betreiben von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und das Erheben von Nutzungsentgelten für diese Schienenwege.

4 Lintzmeyer et al. (2021), S. 90.

5 Schwedes; Ruhrort (2016), S. 227; Agora Verkehrswende (2022a).

6 DUH (2022).



von 1993 bis 2020 bei 30,70 Euro. Stand Januar 2024 kostet ein Bewohnerparkausweis in Potsdam weiterhin zwischen 10,20 Euro und 30,70 Euro pro Jahr.<sup>7</sup> Im Stadtstaat Hamburg wird eine jährliche Gebühr von 65 Euro erhoben, in Münster betragen die jährlichen Gebühren 260 Euro, in Bonn 360 Euro (ab März 2024; beide NRW) und in Ulm (Baden-Württemberg) 200 Euro.<sup>8</sup> Die Stadt München wartet aktuell darauf, dass das Land Bayern die alte Obergrenze aufhebt.

7 Landeshauptstadt Potsdam (o. J.).

8 Gießle (2024).

**Der Bundesrat:** Über ihre Mitgliedschaft im Bundesrat können Landesregierungen zusätzlichen Einfluss auf die Bundesgesetzgebung ausüben – beispielsweise durch eine Ablehnung bei sogenannten Zustimmungsgesetzen<sup>9</sup> oder durch die Einflussnahme auf Formulierungen von Bundesgesetzen und -verordnungen. Allerdings können die Länder ihre Stimmen (drei bis sechs, je nach Bevölkerungsgröße) immer nur einheitlich abgeben. Da mittlerweile jedoch fast alle Länder koalitionsregiert sind und bei Uneinigkeit der Regierungsparteien auf der Landesebene häufig eine Enthaltung vereinbart wird, erschweren die bundesweit parteipolitisch sehr unterschiedlichen Konstellationen bisweilen das Erreichen der erforderlichen absoluten Mehrheiten für eine Entscheidungsfindung im Bundesrat, zumindest wenn es um umfassende Politikwechsel geht.<sup>10</sup> Auch zeigen sich in den Flächenländern mitunter Diskrepanzen zwischen den Interessenlagen der Landesregierungen und jener in den großen Städten des Landes – zumal dann, wenn diese von unterschiedlichen Parteien geführt werden.

Der Einfluss des Bundesrats sowohl auf den Bund als auch auf die Kommunen wurde zuletzt im November 2023 deutlich, als die Länderkammer eine vom Bundes-

tag verabschiedete Novelle des StVG ablehnte.<sup>11</sup> Die Novelle war als Umsetzung der Vereinbarung im Koalitionsvertrag der Bundesregierung verhandelt worden, um das StVG und dann auch die StVO so anzupassen, „dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.“<sup>12</sup> Zwar wurden die geplanten Reformen insbesondere der StVO seitens der kommunalen Spitzenverbände dafür kritisiert, nicht weitreichend genug zu sein, dennoch äußerten sich verschiedene Kommunalverbände und -vertretungen nach dem Scheitern der Reform enttäuscht.<sup>13</sup> In einigen koalitionsgeführten Ländern entsprach das Bundesratsvotum der Ministerpräsident:innen zudem nicht den Empfehlungen aus den jeweiligen Verkehrsministerien.

**Verkehrsministerkonferenz:** Als Mitglieder der Verkehrsministerkonferenz (VMK) und ihrer vorbereitenden Gremien<sup>14</sup> können die Vertreter:innen der Bundesländer sich miteinander austauschen und zudem Beschlüsse fassen, mit denen sie sich an die Bundesregierung richten. Um Forderungen gegenüber dem Bund das nötige Gewicht zu verleihen, sollten diese einstimmig ausfallen. In ihrer Sitzung vom März 2023 sprach sich die VMK beispielsweise für die Beibehaltung des Sektorziels im Bereich Verkehr nach dem Bundesklimaschutzgesetz<sup>15</sup> (KSG) aus und forderte auf Bundesebene ergänzende Maßnahmen im Verkehrssektor, um die absehbare Einsparungslücke bis 2030 zu schließen<sup>16</sup>.

**Bundesverkehrswegeplanung:** Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung können die Länder langfristig wirksame Infrastrukturentscheidungen auf der Bundesebene maßgeblich mitgestalten, was in Hinblick auf die Verkehrswende und den Klimaschutz künftig stärker genutzt werden sollte. Denn die Auswahl der zu finan-

9 Zustimmungspflichtige Gesetzgebung ist im GG definiert und beinhaltet unter anderem Gesetze, die auf bestimmte Art und Weise die Finanzen der Länder beeinflussen (Bundesrat 2023). Bisweilen wird diese Definition von Bundesrat und Bundesregierung allerdings durchaus unterschiedlich ausgelegt (Lintzmeyer et al. 2021, S. 90).

10 Lintzmeyer et al. (2021), S. 90–91.

11 Die darauf basierenden Änderungen der StVO kamen entsprechend nicht mehr zur Abstimmung. Ein Kommentar zum Reformentwurf findet sich in Ringwald; Reinhardt (2023).

12 SPD et al. (2021), S. 52.

13 Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (2023); DStGB (2023); Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ (2023).

14 Geschäftsstelle der Verkehrsministerkonferenz (2024).

15 In der Fassung vom 18.08.2021.

16 Geschäftsstelle der Verkehrsministerkonferenz (2023).

zierenden Projekte im Bereich Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen durch die Bundesebene beruht maßgeblich auf den durch die Länder eingebrachten Projektvorschlägen. Diese sollten also zu übergeordneten Zielsetzungen in den Bereichen Klimaschutz und Verkehrswende beitragen.<sup>17</sup> Dann können die Länder eigene strategische Impulse in Richtung einer zukunftsfähigen bundesweiten Infrastrukturgestaltung setzen.

## 1.2 Finanzielle Verpflichtungen gegenüber den Kommunen: Das Konnexitätsprinzip

Aus der Vielzahl von Grundsätzen, Gesetzen und Richtlinien, die die Handlungsspielräume der Länder im Bereich Verkehr und Klimaschutz beeinflussen, soll hier ein Thema hervorgehoben werden: das Konnexitätsprinzip. Dieser Rechtsgrundsatz wurde während der in den Bundesländern geführten Gespräche fast durchgängig als einer der wichtigsten Faktoren benannt, der die Länder unter Umständen davon abhält, Vorgaben für die Kommunen gesetzlich zu definieren. Das Prinzip besagt, dass ein Land finanzielle Mehrbelastungen der Kommunen decken muss, wenn diese durch eine entsprechende Aufgabenübertragung seitens des Landes auf die kommunale Ebene entstehen.<sup>18</sup> Das Konnexitätsprinzip greift also beispielsweise dann, wenn ein Land verbindliche Zielsetzungen für Angebotsqualitäten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder für den Radverkehr definiert, deren Erreichung jedoch von kommunalen Maßnahmen und dem Einsatz kommunaler Haushaltsmittel abhängig ist. Das Prinzip muss in dieser Ausprägung zwar auch auf Landesebene beschlossen werden, ist aber mittlerweile in allen Verfassungen der Flächenländer verankert.<sup>19</sup>

Wie bei der Interpretation der Regelungen zur Zustimmungsgesetzgebung (vgl. Abschnitt 1.1) gibt es auch bei der Auslegung des Konnexitätsprinzips Unschärfen, die

Auseinandersetzungen bis hin zu Verwaltungsgerichtsverfahren zur Folge haben können. So kann Uneinigkeit darüber herrschen, ob der Landesgesetzgeber bei der Aufgabenübertragung einen eigenen Entscheidungsspielraum hatte und kommunale Mehrbelastungen somit durch das Land verursacht wurden. Das ist besonders dann der Fall, wenn das Land auf Basis von Vorgaben des Bundes oder der EU handelt. Und auch im Rahmen einer Anwendung des Konnexitätsprinzips kommen Kommunen und Länder bei der Konkretisierung der zusätzlich notwendigen kommunalen Ausgaben nicht immer zum gleichen Ergebnis.<sup>20</sup>

In den Gesprächen zu dieser Studie ging es primär um Themenfelder, in denen aufgrund der Konnexität auf bestimmte Vorgaben seitens des Landes verzichtet wurde. Dennoch kann eine unterschiedliche Finanzstärke der Länder in diesem Zusammenhang durchaus auch Einfluss auf entsprechende Entscheidungen haben, denn: wer bestellt, bezahlt – wenn man es sich leisten kann.

## 1.3 Finanzielle Anreize für die Kommunen: Finanzierungsgesetze und -richtlinien

Jenseits der Auswirkungen des Konnexitätsprinzips können die Länder durch die Ausgestaltung von Finanzierungsgesetzen und -richtlinien Handlungsanreize schaffen und Mittel zur Verfügung stellen – hierzu drei Beispiele (vgl. Abschnitt 5 für Informationen zu verkehrsträgerspezifischen Förderangeboten):

### **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), Land Baden-Württemberg:**<sup>21</sup>

- Ziel: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität
- Gesamtvolumen: 320 Millionen Euro pro Jahr
- förderfähige Vorhaben aus den Bereichen: Rad- und Fußverkehr, ÖPNV (Schiene und Straße), kommunaler Straßenbau, Lärmschutz und Luftreinhaltung, Verknüpfungsanlagen im Güterverkehr
- antragsberechtigt: Gemeinden, Landkreise und

<sup>17</sup> Agora Verkehrswende (2023a).

<sup>18</sup> Hanke (2010).

<sup>19</sup> Stadtstaaten müssen das Konnexitätsprinzip aus offensichtlichen Gründen nicht für sich beschließen. Die jeweiligen Formulierungen aus den Landesverfassungen finden sich in Heinrich-Böll-Stiftung (2023).

<sup>20</sup> Hanke (2010).

<sup>21</sup> In der Fassung vom 21.12.2022.

kommunale Zusammenschlüsse, Vorhabensträger des ÖPNV, sonstige Verkehrsunternehmen

**Mobilitätsförderungsgesetz (MobFöG HE), Land Hessen:**<sup>22</sup>

- Ziel: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in den hessischen Gemeinden
- Gesamtvolumen: mindestens 100 Millionen Euro pro Jahr
- förderfähige Vorhaben aus den Bereichen: ÖPNV und kommunaler Straßenbau (im mehrjährigen Mittel zu gleichen Teilen) inklusive Mikrodepots für Güterverteilung auf der letzten Meile
- antragsberechtigt: Gemeinden, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse, Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen, Vorhabensträger des ÖPNV und des kommunalen Straßenbaus

**Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement (FöRi-MM), Ministerium für Verkehr, NRW:**<sup>23</sup>

- Ziel: effizientere Nutzung vorhandener Infrastruktur, Verbesserung des Mobilitätsangebots, verbesserte Verkehrssicherheit, Emissionsreduktion in den Bereichen Luftschadstoffe, Lärm und Klimagase
- Gesamtvolumen: rund 19 Millionen Euro pro Jahr
- Vorhaben sind förderfähig, wenn sie die definierten Zielsetzungen unterstützen. Dazu gehören integrierte, kommunale oder regionale Mobilitätskonzepte, wissenschaftliche Studien, Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrssystems, Mobilstationen und Quartiersgaragen, Einführung von Sharing-Diensten und Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Stadtlogistik.
- antragsberechtigt: Gemeinden und Gemeindeverbände sowie andere, abhängig von der Art der Maßnahme

Manche Kommunen oder Vorhabensträger werden erst durch solche Instrumente befähigt, bestimmte Maßnahmen umzusetzen und so ihre Spielräume zu erweitern. Die entsprechenden Gesetze und Erlasse werden vorzugsweise so gestaltet, dass sie Bundesförderungen gezielt ergänzen. Zusätzlich können die Länder Unterstützung bei der Antragstellung für Bundesförderung sowie weitere, eigene Förderprogramme anbieten. Die im Sinne einer klima- und sozialverträglichen Verkehrswende zielorientierte Vergabe von Finanzmitteln ist somit ein wichtiger Bereich, in dem die Bundesländer Handlungsspielräume nutzen können. Näheres zu solchen finanziellen sowie darüber hinausgehenden Gestaltungsmöglichkeiten findet sich in Kapitel 5.

22 In der Fassung vom 28.06.2023.

23 MUNV (2023a).

## 2 | Die Bundesländer im Überblick

### 2.1 Zur Vergleichbarkeit der Länder

Bei einer gemeinsamen Betrachtung von Strategien und Maßnahmen der Bundesländer drängt sich die Frage auf, inwieweit diese sich untereinander tatsächlich vergleichen oder auch übertragen lassen. Immerhin unterscheiden die Länder sich – teilweise sehr stark – durch ihre Rolle als Flächenländer oder Stadtstaaten, in Hinsicht auf ihre geografische Lage innerhalb Deutschlands sowie in Bezug auf eine Reihe sozioökonomischer Faktoren wie ihr Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf oder die Bevölkerungsdichte (siehe Kasten). Damit stehen sie im Bereich Verkehr und Klimaschutz zum Teil vor unterschiedlichen Aufgaben – mit unterschiedlichen Möglichkeiten, um diesen gerecht zu werden.

#### Ländervergleich in Zahlen: Bezugsjahr 2019<sup>24</sup>

Das BIP pro Kopf lag in Hamburg am höchsten (65.400 Euro) und war damit mehr als doppelt so hoch wie im Land mit dem niedrigsten Wert, Sachsen-Anhalt (29.600 Euro). Bayern, welches unter den Flächenländern den höchsten Wert erzielte (48.400 Euro), lag um den Faktor 1,6 höher als Sachsen-Anhalt. Bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf aus dem Verkehr lag der höchste Wert mit 2,1 Tonnen in Brandenburg fast doppelt so hoch wie der niedrigste Wert von 1,1 Tonnen in Berlin. Unter den Flächenländern erzielte Sachsen den niedrigsten Wert mit 1,5 Tonnen. Berlin war mit 4.118 Einwohner:innen (EW) pro km<sup>2</sup> 60-mal dichter besiedelt als Mecklenburg-Vorpommern (69 EW pro km<sup>2</sup>). Unter den Flächenländern war Nordrhein-Westfalen mit 526 EW pro km<sup>2</sup> am dichtesten besiedelt, 7,6-mal dichter als Mecklenburg-Vorpommern.<sup>25</sup>

24 Hier und im Folgenden werden generell Zahlen aus dem Jahr 2019 verwendet, da die Jahre danach von Sondereffekten geprägt waren, die zum Teil auch noch weiter fortwirken (Coronapandemie, Energiekrise infolge des Kriegs gegen die Ukraine).

25 Eigene Berechnungen auf Basis von: Statistisches Bundesamt (19.06.2020), Statistische Ämter des Bundes und der Länder | Gemeinsames Statistikportal (2023) und Statistisches Landesamt Bremen im Auftrag des Länderarbeitskreises Energiebilanzen (2019). Anmerkung: Für Mecklenburg-Vorpommern und das Saarland liegen keine Werte zu CO<sub>2</sub>-Emissionen vor.

Zudem zeigte eine politikwissenschaftliche Betrachtung der Länderverkehrspolitik im Jahr 2016 „die Schwierigkeiten auf, verlässliche Indikatoren für die verkehrspolitischen Strategien der Länder zu finden“.<sup>26</sup> Dieselbe Studie kam auch zu dem Schluss, die Verkehrspolitik der Länder sei – zumindest im historischen Längsschnitt – „in Hinblick auf die Verteilung von Finanzmitteln zwischen dem Straßenverkehr und dem öffentlichen Verkehr stärker von bundeseinheitlichen Trends dominiert als durch starke eigene Gestaltungsimpulse gekennzeichnet“ und „Spielräume für verkehrspolitische Gestaltung im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik scheinen im Vergleich dazu eher eng gesteckt oder wenig genutzt worden zu sein“.<sup>27</sup> Lediglich den großen und finanzstarken Ländern wurde diesbezüglich in der Vergangenheit zum Teil ein eigenständiges Handeln attestiert.<sup>28</sup>

Die vorliegende Studie verdeutlicht jedoch, dass auch jenseits der Verteilung von Finanzmitteln zwischen ÖPNV und Straßenverkehr die Gestaltungsansprüche der Länder im Verkehrssektor in den letzten Jahren deutlich ambitionierter geworden sind. Und als Bestandsaufnahme zu den Themen Klimaschutz, Flächenverbrauch, Luftqualität, Lärminderung und Verkehrssicherheit zeigte der Bundesländerindex Mobilität & Umwelt<sup>29</sup> von 2020 zudem, dass sich Unterschiede zwischen den Ländern bei diesen Themen nicht allein entlang der Bevölkerungsdichte oder des BIP pro Kopf strukturieren. In diesem Index erhielten Baden-Württemberg, Thüringen und Rheinland-Pfalz die drei besten Gesamtwertungen. Beim BIP pro Kopf belegten diese Länder 2019 jedoch die Ränge 3, 15 und 9, in Bezug auf die Bevölkerungsdichte lagen sie auf Rang 6, 13 und 9.<sup>30</sup>

Insgesamt lohnt sich es sich also, einen näheren Blick darauf zu werfen, wie einzelne Länder die ihnen zur Verfügung stehenden Handlungsspielräume konkret ausgestalten.

26 Schwedes; Ruhrort (2016), S. 219.

27 Schwedes; Ruhrort (2016), S. 222–223.

28 Hildebrandt; Wolf (2016), S. 7.

29 Aktuellste Version: Allianz pro Schiene et al. (2020).

30 Siehe Fußnote 25.

## 2.2 Ressortzuschnitte: Zur Bedeutung von Zuständigkeiten

Bei den Ressortzuschnitten haben die Länder freie Hand und entsprechend variieren die ministerialen Zuständigkeiten für Verkehr und Klimathemen in den 16 Bundesländern. Für einen Gesamtüberblick zeigt Tabelle 1 die im Sommer 2023 aktuellen Regierungskoalitionen in allen Landesregierungen sowie die Aufgabenbereiche der entsprechenden Ministerien.<sup>31</sup>

Die Autor:innen einer umfangreichen Studie zu Erfolgsfaktoren und Hemmnissen für eine umweltorientierte Verkehrspolitik für das Umweltbundesamt kamen zu dem Schluss, dass Verkehrs- und Umweltressorts auf der Länderebene idealerweise eng miteinander verknüpft sein sollten, um den traditionellen Infrastrukturfokus im Bereich Verkehr auf Klimaschutz und andere Nachhaltigkeitsthemen auszuweiten und institutionelle Wege zu verkürzen.<sup>32</sup> Im Rahmen der vorliegenden Studie konnten jedoch durchaus Unterschiede darin festgestellt werden, welche Bedeutung diesen Konstellationen für eine integrierte und klimaschutzorientierte Verkehrspolitik beigemessen wird. In den untersuchten Bundesländern herrschte die Einschätzung vor, dass die (politischen) Farben verschiedener Ministerien einen größeren Einfluss auf das Zusammenspiel von Fachperspektiven haben als deren konkrete Ressortzuschnitte und dass darüber hinaus sowohl auf Abteilungs- als auch Referatsebene Persönlichkeit, Erfahrungen und Einstellungen der jeweils Verantwortlichen eine entscheidende Rolle spielen können. Daraus lässt sich im Umkehrschluss ableiten, dass in Koalitionsregierungen die Ressorts mit Verantwortung für Verkehr, Klima und E-Mobilität (derzeit häufig bei Energie oder Wirtschaft angesiedelt) zwar nicht unbedingt im gleichen Haus, aber zumindest in den Händen derselben politischen Partei liegen sollten, um hier integrierte Ansätze zu gewährleisten. Nicht nur, aber im Besonderen, wenn

dies nicht der Fall ist, sind ressortübergreifende Strukturen oder Vereinbarungen von besonderer Bedeutung (vgl. Abschnitt 8.1).

Doch selbst im Falle von unterschiedlichen Abteilungs Zuständigkeiten im selben Ministerium können die Abstimmungswege relativ lang sein, besonders in großen Häusern, und es kann helfen, für Querschnittsthemen wie den Klimaschutz regelmäßige Abstimmungsformate zu etablieren. Ebenso kann eine fachlich (und auch individuell) gut abgestimmte personelle Besetzung bestimmter Abteilungen gemeinsames, integriertes Denken und Handeln befördern.

Im Sinne von „der Name ist Programm“ kann auch die Benennung einzelner Ministerien oder Abteilungen von Bedeutung sein. So wurden die für die Straßenbauverwaltung zuständigen Abteilungen der vier Regierungspräsidien in Baden-Württemberg einheitlich in Mobilität, Verkehr & Straße umbenannt – auch, um sowohl nach innen als auch nach außen eine stringente Haltung zu kommunizieren. Und solange der Klimaschutz nicht als eine grundsätzliche Querschnittsaufgabe aller Ressorts verstanden und dort auch entsprechend verankert wird, sollte er – wie auch der Bereich Verkehr und Mobilität – in der expliziten, wenn auch nicht zwingend alleinigen, Verantwortung eines Hauses liegen. Zusätzlich kann es sowohl in der Außenwahrnehmung als auch im Selbstverständnis der Agierenden einen Unterschied machen, ob die Ressortbezeichnung lediglich ein Thema oder auch ein Ziel benennt. Wenn ein Haus oder eine Abteilung Klimaschutz oder die Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätswende im Namen trägt, signalisiert das neben der thematischen Verantwortung auch einen klaren Handlungsanspruch.

31 In der Zwischenzeit fanden in Bayern und Hessen zwar Landtagswahlen statt, an dieser Stelle soll aber der Status quo zum Zeitpunkt der Untersuchung dargestellt werden.

32 Lintzmeyer et al. (2021). Hierzu ist anzumerken, dass die Themen Klima(schutz) und Umwelt mittlerweile zumindest in Nordrhein-Westfalen von verschiedenen Ressorts verantwortet werden und in anderen Ländern generell als eigenständige Themenfelder in den Bezeichnungen der zuständigen Ministerien geführt werden.

Ressortzuschnitte der für Verkehr und Klimaschutz zuständigen Ministerien (Sommer 2023) Tabelle 1  
(untersuchte Bundesländer und beteiligte Ministerien sind blau hervorgehoben)

Bundesland	Landesregierung nach Stimmenanteil	Nächste Landtagswahl <sup>a</sup>	Ressortzuschnitt und Kürzel der relevanten Ministerien <sup>b</sup>	Parteizugehörigkeit der Minister:innen
Baden-Württemberg	Grüne / CDU	Frühjahr 2026	Verkehr   VM	Grüne
			Umwelt, Klima und Energiewirtschaft   UM	Grüne
Bayern	CDU / Freie Wähler	Oktober 2023	Wohnen, Bau und Verkehr*   StMB	CSU
			Umwelt und Verbraucherschutz   StUV (zuständig für Klimaschutz)	Freie Wähler
			Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie   StMWi	Freie Wähler
Berlin	CDU / SPD	Herbst 2026	Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt   SenMVKU	CDU
Brandenburg	SPD / CDU / Grüne	September 2024	Infrastruktur und Landesplanung   MIL (zuständig für Verkehr und Mobilität)	CDU
			Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz   MLUK	Grüne
Bremen	SPD / Grüne / Die Linke	Frühjahr 2027	Bau, Mobilität und Stadtentwicklung   SBMS	SPD
			Umwelt, Klima und Wissenschaft   SUKW	Grüne
Hamburg	SPD / Grüne	Anfang 2025	Verkehr und Mobilitätswende   BVM	Grüne
			Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft   BUKEA	Grüne
Hessen	CDU / Grüne	Oktober 2023	Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen   HMWEVW	Grüne
			Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz   HMKLV	Grüne
Mecklenburg-Vorpommern	SPD / Die Linke	Herbst 2026	Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit   MWITA MV (zuständig für Verkehr)	SPD
			Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt   MKLLU MV	SPD
Niedersachsen	SPD / Grüne	Oktober 2027	Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung   MW	SPD
			Umwelt, Energie und Klimaschutz   MU	Grüne
Nordrhein-Westfalen	CDU / Grüne	Mai 2027	Umwelt, Naturschutz und Verkehr   MUNV	Grüne
			Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie   MWIKE	Grüne
Rheinland-Pfalz	SPD / Grüne / FDP	Frühjahr 2026	Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität   MKUEM	Grüne
			Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau   MWVLW	FDP
Saarland	SPD	Frühjahr 2027	Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz	SPD
Sachsen	CDU / Grüne / SPD	Herbst 2024	Wirtschaft, Arbeit und Verkehr   SMVA	SPD
			Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft   SMEKUL	Grüne
Sachsen-Anhalt	CDU / SPD / FDP	Sommer 2026	Infrastruktur und Digitales   MID (zuständig für Verkehr und Mobilität)	FDP
			Wissenschaft, Energie, Klimaschutz und Umwelt   MWU	SPD
Schleswig-Holstein	CDU / Grüne	Mai 2027	Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus   MWVATT SH	CDU
			Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur   MEKUN SH	Grüne
Thüringen	Die Linke / Grüne / SPD	Herbst 2024	Infrastruktur und Landwirtschaft   TMIL (zuständig für Verkehr)	Die Linke
			Umwelt, Energie und Naturschutz   TMUEN (zuständig für Klimaschutz)	Grüne

a Wie zum Zeitpunkt der Gespräche in den Ländern geplant.

b Das Themenfeld E-Mobilität ist in einigen Ländern dem Energieressort zugeordnet, Verantwortung für Verkehrssicherheit und Verkehrsgesetzgebung liegt oft bei den Innenministerien.

\* Ergänzend wurde ein Gespräch mit dem Leiter des Mobilitätsreferats der Stadt München geführt.

## 2.3 Sechs Beispiele näher betrachtet

Angesichts der weiter oben dargestellten Unterschiede zwischen den Bundesländern dürfte es tatsächlich nicht für alle 16 Länder die eine idealtypische Herangehensweise an die Verkehrswende geben. Da sie jedoch alle innerhalb derselben formalen Rahmensetzungen agieren (vgl. Kapitel 1), sind einzelne Ansätze prinzipiell übertragbar – in gleicher oder einer landesspezifisch angepassten Form.

Um hierfür einen möglichst breiten Blick auf das Handlungsrepertoire der Länder im Bereich Verkehr und Klimaschutz werfen zu können, wurden sechs Bundesländer für diese Studie exemplarisch untersucht: Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Hamburg, Hessen und Nordrhein-Westfalen (NRW). Diese Auswahl ist also nicht im Sinne einer Bestenliste entstanden. Vielmehr soll sie eine angemessene Bandbreite hinsichtlich Größe, geografischer Lage, Bevölkerungsdichte und Volkswirtschaft wie auch der im Vorangegangenen dargestellten Regierungszusammensetzungen abdecken und die Untersuchung zugleich methodisch handhabbar machen.

Abbildung 1 enthält einige sozioökonomische Kennwerte der untersuchten Länder (mit Datenstand 2019, da Sondereffekte durch die Coronapandemie und infolge des Kriegs gegen die Ukraine im aktuell verfügbaren Jahr 2022 zum Teil noch fortbestehen). Bei einem Blick auf die Spreizung zentraler Werte fällt auf,

- dass zum Beispiel Hamburg ein mehr als doppelt so hohes BIP pro Kopf hatte wie Brandenburg und (als Stadtstaat) zudem eine vielfach höhere Bevölkerungsdichte;
- dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf aus dem Verkehrssektor (jeweils ohne Seeverkehr und Flugverkehr) in Hamburg jedoch nur um den Faktor 0,9 unterhalb jener in Brandenburg liegen, der Unterschied hier also relativ gering ausfällt;
- dass das am dichtesten besiedelte Flächenland Nordrhein-Westfalen noch geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf als Hamburg aufweist, beim BIP pro Kopf hingegen eher am unteren Ende der Skala liegt.

Es lässt sich somit zwar ein gewisser Zusammenhang zwischen diesen Indikatoren beobachten, sie sind aber nicht linear miteinander verknüpft. Mit anderen Worten: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr steigen nicht in gleichem Maße wie die Bevölkerungsdichte abnimmt und ein höheres BIP pro Kopf geht nicht automatisch mit höheren Pro-Kopf-Emissionen aus dem Verkehr einher.<sup>33</sup>

Um die Strategien und Handlungsansätze der sechs Länder näher zu untersuchen, wurden im Sommer 2023 Gespräche mit Expert:innen aus den relevanten Ministerien geführt (vgl. Anhang für eine Liste der vertretenen Referate und beteiligten Personen, die jeweiligen Ministerien sind auch in Tabelle 1 hervorgehoben).

Teil II dieses Berichts (Kapitel 4 bis 8) vermittelt die so entstandene Übersicht über Ansätze, die in den Beispielländern in Hinblick auf Verkehrswende, Mobilität und Klimaschutz in den folgenden Bereichen verfolgt werden:

- Gesetze und Strategien (Kapitel 4),
- Fördern und Beraten (Kapitel 5),
- Projekte auf Landesebene (Kapitel 6),
- Daten und Digitalisierung (Kapitel 7) sowie
- Kooperation und Kommunikation (Kapitel 8).

Auf Basis dieser Informationen hat Agora Verkehrswende Empfehlungen für ein sowohl ambitioniertes als auch realistisches politisches Handeln für eine sozial gerechte Verkehrswende für die Bundesländerebene formuliert. Sie sind im nächsten Kapitel zu finden.

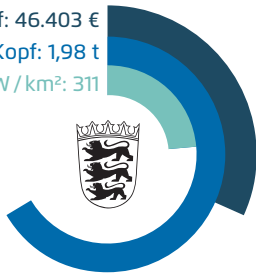
33 Die jeweils beobachteten Ausprägungen der Indikatoren lassen sich im Einzelnen zwar zumindest in Teilen durch strukturelle Unterschiede der Länder auf anderen Ebenen erklären. Diese Aspekte waren jedoch nicht Untersuchungsgegenstand dieser Studie.

Kennwerte der untersuchten Bundesländer  
(CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanz ohne See- und Flugverkehr; Datenstand 2019)

Abbildung 1

**Baden-Württemberg** – Bevölkerung: 11,1 Mio.  
BIP: 515,1 Mio. € | Fläche: 35.748 km<sup>2</sup>  
jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr: 22 Mio. t

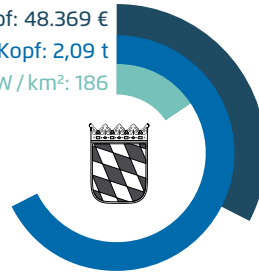
BIP / Kopf: 46.403 €  
CO<sub>2</sub> / Kopf: 1,98 t  
EW / km<sup>2</sup>: 311



Dtl. zum Vergleich: BIP/Kopf: 41.463 € | CO<sub>2</sub>/Kopf: 1,88 | EW/km<sup>2</sup>: 233

**Bayern** – Bevölkerung: 13,1 Mio.  
BIP: 634,8 Mio. € | Fläche: 70.542 km<sup>2</sup>  
jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr: 27,4 Mio. t

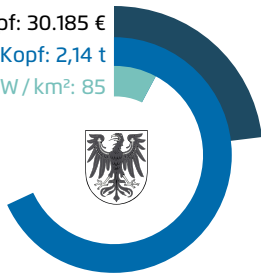
BIP / Kopf: 48.369 €  
CO<sub>2</sub> / Kopf: 2,09 t  
EW / km<sup>2</sup>: 186



Dtl. zum Vergleich: BIP/Kopf: 41.463 € | CO<sub>2</sub>/Kopf: 1,88 | EW/km<sup>2</sup>: 233

**Brandenburg** – Bevölkerung: 2,5 Mio.  
BIP: 76,1 Mio. € | Fläche: 29.654 km<sup>2</sup>  
jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr: 5,4 Mio. t

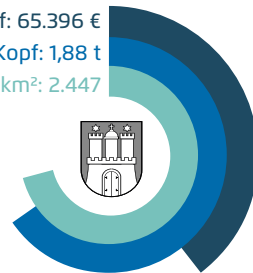
BIP / Kopf: 30.185 €  
CO<sub>2</sub> / Kopf: 2,14 t  
EW / km<sup>2</sup>: 85



Dtl. zum Vergleich: BIP/Kopf: 41.463 € | CO<sub>2</sub>/Kopf: 1,88 | EW/km<sup>2</sup>: 233

**Hamburg** – Bevölkerung: 1,8 Mio.  
BIP: 120,8 Mio. € | Fläche: 755 km<sup>2</sup>  
jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr: 3,5 Mio. t

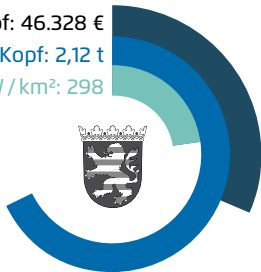
BIP / Kopf: 65.396 €  
CO<sub>2</sub> / Kopf: 1,88 t  
EW / km<sup>2</sup>: 2.447



Dtl. zum Vergleich: BIP/Kopf: 41.463 € | CO<sub>2</sub>/Kopf: 1,88 | EW/km<sup>2</sup>: 233

**Hessen** – Bevölkerung: 6,3 Mio.  
BIP: 291,3 Mio. € | Fläche: 21.116 km<sup>2</sup>  
jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr: 13,3 Mio. t

BIP / Kopf: 46.328 €  
CO<sub>2</sub> / Kopf: 2,12 t  
EW / km<sup>2</sup>: 298



Dtl. zum Vergleich: BIP/Kopf: 41.463 € | CO<sub>2</sub>/Kopf: 1,88 | EW/km<sup>2</sup>: 233

**Nordrhein-Westfalen** – Bevölkerung: 17,9 Mio.  
BIP: 722,2 Mio. € | Fläche: 34.113 km<sup>2</sup>  
jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr: 30,8 Mio. t

BIP / Kopf: 40.243 €  
CO<sub>2</sub> / Kopf: 1,72 t  
EW / km<sup>2</sup>: 526



Dtl. zum Vergleich: BIP/Kopf: 41.463 € | CO<sub>2</sub>/Kopf: 1,88 | EW/km<sup>2</sup>: 233

**Agora Verkehrswende (2024)** | Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder | Gemeinsames Statistikportal (2023), Statistisches Bundesamt (19.06.2020), Statistisches Bundesamt (2023), Statistisches Landesamt Bremen im Auftrag des Länderarbeitskreises Energiebilanzen (2019), eigene Berechnungen.



# 3 | Handlungsempfehlungen für die Bundesländer

Die Bundesländer können viel dazu beitragen, dass die Verkehrswende gelingt, Mobilität sozial gerechter wird und die Lebensqualität in Deutschland steigt. Die wichtigsten Zielsetzungen, die im Bereich Verkehrswende und Klimaschutz dabei derzeit auf der Länderebene verfolgt werden, sind ein flächendeckender, leistungsfähiger Umweltverbund mit attraktiven sowie verlässlichen Bedienstandards im ÖPNV und eine landesweit vernetzte, hochwertige Fahrradinfrastruktur, für die kommunale Angebote bei Bedarf ergänzt und verbunden werden. Außerdem soll E-Mobilität über eine komplexer zwischen Bund und Kommunen angesiedelte Förderung gestärkt werden.

Die in Teil II dieses Berichts dokumentierten Strategien und Maßnahmen aus den sechs Beispielländern verdeutlichen, dass den Bundesländern durchaus ein vielfältiges Instrumentarium zur Verfügung steht. Zugleich wird offensichtlich, dass die entsprechenden Handlungsspielräume auf Länderebene bundesweit noch längst nicht ausgeschöpft werden.

Daher hat Agora Verkehrswende die folgenden Empfehlungen für eine sozial gerechte und klimafreundliche Verkehrspolitik auf Landesebene entwickelt. Sie benennen die wichtigsten Stellschrauben, die die Länder in der Hand haben. Die Empfehlungen richten sich an Akteur:innen aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft, die für entsprechende Strategien und Maßnahmen verantwortlich sind oder sich an deren Gestaltung beteiligen.

**Strategische Ziele und Umsetzungsziele definieren und operationalisieren:** Es ist wichtig, dass die Länder sowohl ihre eigenen Aktivitäten als auch die Impulse in Richtung der Kommunen strategisch fokussieren und kommunikativ verankern. Dafür sollten die Länder sowohl im Bereich Klimaschutz als auch im Bereich Verkehr und Mobilität sachlich begründete, rechtlich verbindliche und messbare Ziele definieren und diese in entsprechenden Gesetzen und Strategien festschreiben (Beispiele finden sich in Abschnitt 4). Landesspezifische Zielmarken für die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen sollten dabei mindestens denjenigen auf der Bundesebene entsprechen, können aber durchaus auch ambitionierter ausfallen. Außerdem sollten vom Gesamtziel abgeleitete sektorspezifische Klimaschutzziele definiert werden. Sie helfen unter anderem dabei, Ressortverantwortlichkeiten zu strukturieren. Im Idealfall werden die Transformationsszenarien für den

Verkehrssektor mithilfe eines landesweiten Verkehrsmodells entwickelt. So kann die Wirkung verschiedener Maßnahmenkombinationen untersucht werden, um darauf aufbauend konkrete Ziele für den Um- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sowie den Ausbau anderer Mobilitätsangebote zu definieren.

**Zielerreichung überprüfen und bei Bedarf nachsteuern:** Um die Zielerreichung regelmäßig überprüfen zu können, müssen möglichst aussagekräftige Indikatoren gewählt werden.<sup>34</sup> Es sollten kontinuierliche Entwicklungspfade definiert werden, die sich nicht nur auf einzelne Zieljahre wie 2030, 2045 oder 2050 beziehen. Diese Indikatoren müssen einem zeitlich möglichst engmaschigen Monitoring mit so früh wie möglich verfügbaren Ergebnissen unterliegen, denn ein effektives Nachsteuern in Hinblick auf Strategien und Maßnahmen kann nur dann erfolgen, wenn aktuelle oder unmittelbar absehbare Zielverfehlungen frühzeitig erkannt werden. Zudem ist es wichtig, für den Bedarfsfall verbindliche Nachsteuerungsmechanismen mit klaren Verantwortlichkeiten festzulegen, damit eine absehbare Zielverfehlung auch entsprechendes Handeln auslöst.

**Ziele und Maßnahmen klar kommunizieren:** Die strategischen Ziele und der geplante Weg dorthin (im Sinne konkreter Maßnahmen) müssen von den verantwortlichen Ebenen mit Klarheit vertreten werden – in der Öffentlichkeit und innerhalb der eigenen Strukturen. Dabei reicht es nicht aus, Fakten klar verständlich darzustellen. Um sowohl in der Öffentlichkeit als auch in der politischen Arena Sorgen, Zweifeln und Widerständen möglichst effektiv begegnen zu können, werden positive Zielbilder benötigt. Sie sollten verdeutlichen, dass eine umfassend nachhaltige Mobilität gleichzeitig attraktiv, alltagstauglich und leistbar sein kann und dass sie darüber hinaus die Lebensqualität verbessert – sowohl für einzelne Zielgruppen als auch für die Gesellschaft als Ganzes (vgl. Abschnitt 8.2).

34 Neben den CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehrssektor sind wichtige Beispiele: zusätzliche Kilometer im regionalen Schienen- oder Radverkehrsnetz, geförderte Fahrgastkilometer im regionalen Busverkehr, Angebotsqualitäten im SPNV und (geförderten) öffentlichem Straßenpersonenverkehr, Anteil von Umweltverbund und motorisiertem Individualverkehr am Modal Split (Wege und Personenkilometer).

**Zielkonforme Strukturen schaffen:** Verwaltungsprozesse und Personalstrukturen müssen die Zielerreichung auf der Landesebene unterstützen. Das bedeutet, dass Anzahl und inhaltliche Verantwortlichkeiten der an Planung und Umsetzung beteiligten Stellen in der Verwaltung dem Umfang ihrer Aufgaben entsprechen müssen. Außerdem sollte die Organisation von Abstimmungsprozessen sowohl effektiv als auch effizient sein. Horizontale Strukturen, die Ressorts verbindlich zusammenbringen – auf gleicher Hierarchieebene und auch im operativen Bereich –, haben sich diesbezüglich als wichtige Instrumente erwiesen. Abhängig vom Handlungsauftrag können dabei auch andere Verwaltungsebenen (wie Straßenverkehrsbehörden, Verkehrsverbünde oder Kommunalvertretungen) gewinnbringend eingebunden werden (Beispiel: Hamburger Bündnis für den Rad- und Fußverkehr; vgl. Abschnitt 8.1).

**Daten sammeln, bündeln und teilen:** Neben dem Monitoring basieren auch der effiziente Betrieb eines attraktiven, niedrighschwelligigen und gut vernetzten Angebots verschiedener Mobilitätsformen sowie eine möglichst zielgerichtete Strategieentwicklung darauf, dass relevante Informationen zur richtigen Zeit, im richtigen Umfang und in zuverlässiger Qualität zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang können die Länder wichtige Bündelungsfunktionen im Hinblick auf Datensammlung und -verfügbarkeit übernehmen. Sie können Standards definieren und Schnittstellen zu Kommunen, anderen Ländern und dem Bund gewährleisten (vgl. Abschnitt 7). Dabei kommt auch den statistischen Landesämtern eine wichtige Rolle zu.

**Zuständigkeiten für die Zielerreichung verdeutlichen:** Es ist wichtig, darzustellen, welche Rahmensetzungen und Entscheidungen, die in der Kompetenz von Bund oder Kommunen liegen, für die Zielerreichung auf der Landesebene von Bedeutung sind. Entsprechende Hinweise sollten auch in den jeweiligen Strategiedokumenten enthalten sein. So werden nicht nur Verantwortlichkeiten geklärt, sondern es wird auch deutlich, bei welchen Themen Zusammenarbeit mit anderen Ebenen und die Nutzung politischer Instrumente von besonderer Bedeutung sind.

**Wirken in Richtung Bund:** Die Verkehrspolitik der Länder ist teilweise von Entscheidungen abhängig, die sie nur eingeschränkt mitgestalten können – so zum Beispiel

die Höhe der Regionalisierungsmittel<sup>35</sup> und die damit aktuell verbundene Finanzierung des Deutschlandtickets. In dieser Hinsicht entsprechen Beiträge oder Maßnahmen des Bundes aus Sicht der Länder oft nicht der Bedeutung, die ihre Aktivitäten auch für die Erreichung von Bundeszielsetzungen haben. Für eine Einflussnahme können die Länder unter anderem Abstimmungen und Vereinbarungen im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz sowie die gesetzgebenden Gestaltungsmöglichkeiten im Bundesrat nutzen (vgl. Abschnitt 1.1). Allerdings können sie grundlegende Veränderungen zumeist nur durch ein geschlossenes Auftreten bewirken, das damit auch unabhängig von der parteipolitischen Zusammensetzung ihrer Regierungen besondere Bedeutung erlangt.

**Wirken in Richtung Kommunen:** Das oben beschriebene Konnexitätsprinzip im Sinne von „Wer bestellt, bezahlt“ (vgl. Abschnitt 1.2) führt zwar dazu, dass Länder den Kommunen nur in begrenztem Maße per Gesetz Aufgaben übertragen oder sie dazu verpflichten, zu Zielsetzungen der Landesebene beizutragen. Das geschieht generell nur dann, wenn die sich ergebende finanzielle Mehrbelastung der Kommunen klar zu überschauen und das Land Willens und in der Lage ist, diese auszugleichen (Beispiel: die Förderung von Koordinationsstellen für Mobilität und Klimaschutz in allen Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs, vgl. Abschnitt 5.2). Den Ländern stehen jedoch vielfältige andere Möglichkeiten zur Verfügung, die Kommunen im Sinne der Verkehrswende zu unterstützen.

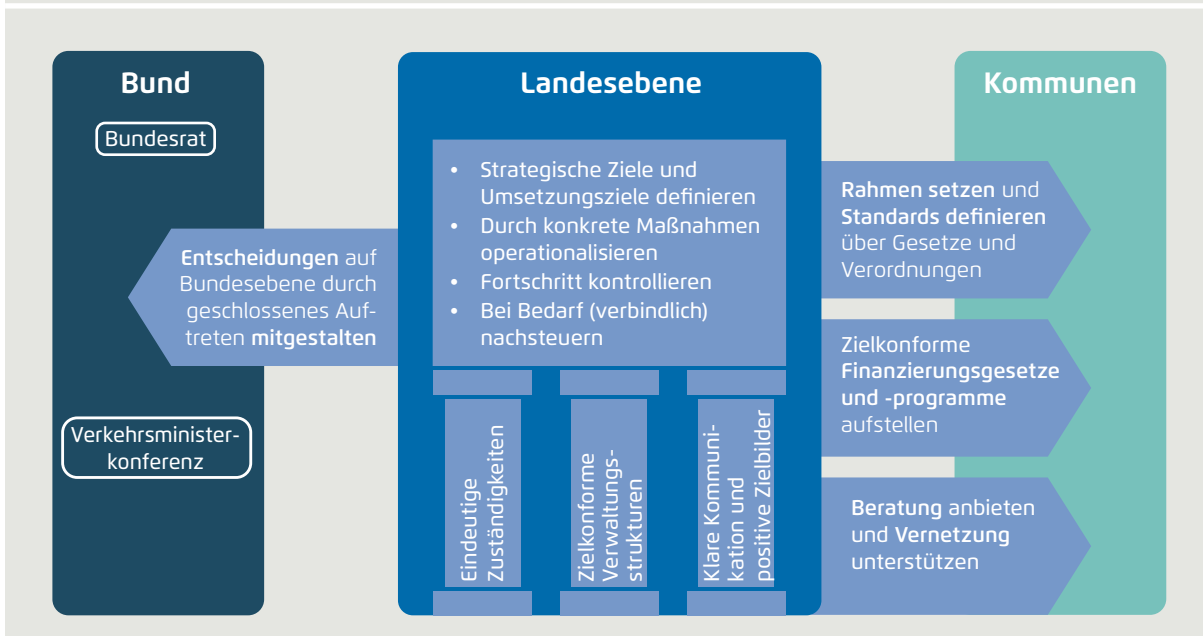
Sie können über Klimaschutz- und Mobilitätsgesetze und auch über das Landesbaurecht einen Rahmen für kommunales Handeln definieren.

Sie können über Finanzierungsgesetze und -programme Anreize für die kommunale Ebene schaffen beziehungsweise die Kommunen befähigen, über eigene Maßnahmen zu den Zielen der Landesebene beizutragen (Beispiele: Landesgemeindefinanzierungsgesetz Baden-Württemberg, Mobilitätsförderungsgesetz Land Hessen, vgl. Abschnitt 1.3). In diesem Rahmen können die Länder den jeweiligen Mittelumfang selbst bestimmen. Wichtig ist dabei, dass die Mittelverfügbarkeit der Relevanz der Fördertatbestände für Verkehrswende

35 Diese Mittel erhalten die Länder aus Steuereinnahmen des Bundes zur Finanzierung des SPNV.

Handlungsempfehlungen für die Bundesländer

Abbildung 2



Agora Verkehrswende (2024) | Eigene Darstellung.

und Klimaschutz gerecht wird. Außerdem müssen die Fördervoraussetzungen entsprechend gestaltet werden – beispielsweise in Hinblick auf zu erreichende Standards für Infrastruktur- oder Angebotsqualität (Beispiel: Förderrichtlinie Nahmobilität NRW; weitere vgl. Tabelle 3).

In diesem Sinne sollten auch im Landesbaurecht<sup>36</sup> möglichst klare und ambitionierte Regelungen für das Errichten von Ladeinfrastruktur und Standards für sichere sowie nutzungsfreundliche Fahrradstellplätze enthalten sein. Stellplatzschlüssel für Kfz-Stellplätze sollten, abhängig von der Erschließungsqualität des jeweiligen Standorts, so niedrig wie möglich ausfallen (vgl. Abschnitt 4.5).

Ergänzend zur Förderung sollten die Länder über Beratung und Vernetzung in die kommunale Ebene hineinwirken. Zielgerichtete Angebote in Form von Leitfäden, Arbeitshilfen und Förderberatung sollten dazu genutzt werden, die Kommunen bei ihrer strategischen Arbeit und auch im Tagesgeschäft zu unter-

stützen, zu informieren und zu motivieren. Thematisch fokussierte Vernetzungsmöglichkeiten sind wichtig, um Erfahrungswissen auszutauschen. Zugleich können sie den Beteiligten neue Optionen für gemeinsames Handeln eröffnen (Beispiele aus dem Bereich E-Mobilität: eMobil Baden-Württemberg, Stabsstelle Anwendung Elektro- und Wasserstoffmobilität Brandenburg, Landesagentur für Elektromobilität Hessen, ElektroMobilität NRW; weitere vgl. Tabelle 4).

Die Bundesländer können also viel zu einer erfolgreichen Verkehrswende beitragen, auch wenn sie dafür nicht alle Hebel selbst in der Hand haben. Angesichts der rapid schwindenden Zeitreserven für die Transformation hin zu einem klima- und sozialverträglichen Mobilitätssystem und der Größe der damit verbundenen Herausforderungen steht außer Frage, dass die Länder ihre Handlungsspielräume auch so konsequent wie möglich nutzen sollten. Der folgende, zweite Teil dieses Berichts enthält hierfür konkrete Anregungen und Beispiele aus der Praxis.

36 Landesbauordnungen, Garagenverordnungen, Stellplatzverordnungen und die zugehörigen Verwaltungsvorschriften.



## Aktivitäten der Bundesländer für Verkehrswende und Klimaschutz: Der Blick in die Praxis

Die Strategien und Maßnahmen, über die von den Expert:innen berichtet wurde, stammen aus sehr unterschiedlich strukturierten Ländern. Sie sind thematisch vielfältig und decken unterschiedliche Maßstabsebenen ab – von Lastenradförderung über Beratungsangebote für Kommunen und landesweiten Ausbau des SPNV-Netzes bis hin zur Klimaschutzgesetzgebung. Für sich genommen leisten die einzelnen Beispiele somit einen unterschiedlich großen Beitrag zu den übergeordneten Zielen. In diesem Teil der Publikation soll jedoch – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – vor allem die Vielfalt des auf der Landesebene verfügbaren Instrumentariums dargestellt werden, um zu einer (noch) intensiveren Nutzung desselben anzuregen. Die in Kapitel 3 formulierten Handlungsempfehlungen verdeutlichen, wo sinnvollerweise Schwerpunkte zu setzen sind.

# 4 | Gesetze, Strategien und Zielsetzungen

## 4.1 Klimaschutz, Verkehr und Mobilitätswende

Auf der legislativen Ebene stehen den Ländern diverse Instrumente in den für diese Studie zentralen Bereichen Klimaschutz und Verkehrswende zur Verfügung, die auch mit zunehmender Häufigkeit und wachsendem Gestaltungsanspruch genutzt werden.

Mit einer Ausnahme<sup>37</sup> wurden in jedem der untersuchten Länder Klimaschutzgesetze verabschiedet, die durch entsprechende Maßnahmenpläne operationalisiert wurden. Unter Berücksichtigung des Klimaplanes in Brandenburg existieren in allen Ländern Ziele für die Reduktion klimaschädlicher Emissionen, die in einigen Fällen auch

mit spezifischen Sektorzielen hinterlegt sind. Dabei haben sich einige Länder an den nationalen Zielen gemäß dem Bundesklimaschutzgesetz<sup>38</sup> orientiert, andere haben eigene, ambitioniertere Ziele definiert (vgl. Tabelle 2).

Die historische Entwicklung und das inhaltliche Ineinandergreifen der einzelnen Gesetze und Strategien für die Bereiche Klimaschutz und Mobilität unterscheiden sich je nach Land.

Im Stadtstaat Hamburg wurde seit 2019 an einer aktualisierten Verkehrsentwicklungsplanung gearbeitet, in den letzten Jahren parallel zur Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes, der die Vorgaben des Hamburger Klimaschutzgesetzes operationalisiert. Die zweite Fortschreibung des Klimaplanes wurde im August

37 Brandenburg verfügt aktuell über einen Klimaplan, ein Klimaschutzgesetz wird jedoch voraussichtlich erst nach der nächsten Landtagswahl (September 2024) verabschiedet.

38 In der Fassung vom 18.08.2021.

Reduktionsziele der Länder für Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 gemäß ihrer aktuellen Klimaschutzgesetzgebung beziehungsweise Klimapläne

Tabelle 2

Land	2030		2040		Treibhausgasneutralität bis
	gesamt	Verkehrssektor	gesamt	Verkehrssektor	
Baden-Württemberg <sup>a</sup>	-65 %	-55 %	Treibhausgasneutralität		2040
Bayern <sup>b</sup>	-65 %	–	Treibhausgasneutralität		2040
Brandenburg <sup>c</sup>	-75 %	+4 %*	-96 %	-66 %	2045
Hamburg <sup>d</sup>	-70 %	-53 % <sup>e</sup>	kein Ziel definiert		2045
Hessen <sup>f</sup>	-65 %	-35 % <sup>g</sup>	-88 %	kein Ziel definiert	2045
Nordrhein-Westfalen <sup>h</sup>	-65 %**	–	-88 %	kein Ziel definiert	2045
<b>zum Vergleich: KSG Deutschland</b>	-65 %	-49 %	-88 %	kein Ziel definiert	2045

a Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) in der Fassung vom 07.02.2023.

b Bayerisches Klimaschutzgesetz (BayKlimaG) in der Fassung vom 23.11.2020.

c MLUK (2022).

d Hamburger Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) in der Fassung vom 06.12.2023.

e Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2023b).

f Hessisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (HKlimaG) in der Fassung vom 26.01.2023.

g HMUKLV (2023).

h Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen in der Fassung vom 08.08.2021.

\* Nach einem starken Wachstum der Emissionen aus dem Verkehr um 58 % bis 2020 geht Brandenburg für diesen Sektor bis 2030 weiterhin von leicht höhere Emissionen gegenüber 1990 aus, vornehmlich jedoch aufgrund des von Berlin Tegel nach Berlin Brandenburg verlagerten Flugverkehrs.

\*\* Diese Ziele sollen im Rahmen einer laufenden Gesetzesnovellierung angehoben werden. Quelle: MWIKE (2023a).

2023 beschlossen,<sup>39</sup> die Strategie Mobilitätswende im November 2023.<sup>40</sup> Zwar beziehen sich beide Dokumente aufeinander, eine vollständige Integration der Zielsetzungen und abgeleiteten Maßnahmen ist aber weniger offensichtlich.

In Brandenburg wurde im Juli 2023 als erstem Flächenland der Entwurf eines Mobilitätsgesetzes vorgelegt. Er ging hervor aus einem Dialogprozess zwischen der Landesregierung und der Volksinitiative ‚Verkehrswende Brandenburg jetzt‘<sup>41</sup>, die 2021 für ihre Forderungen eine Landtagsbefassung erwirkte. Der zunächst im September 2023 vom Kabinett verabschiedete Gesetzentwurf entsprach nach Einschätzung der Volksinitiative in wesentlichen Teilen jedoch nicht mehr dem gemeinsam erarbeiteten Ergebnis.<sup>42</sup> Im Januar 2024 wurde dann ein überarbeiteter Entwurf zwischen der Regierungskoalition und dem Bündnis Verkehrswende Brandenburg abgestimmt und vom Landtag als Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG) verabschiedet. Es formuliert unter anderem das Prinzip einer angebots- statt nachfrageorientierten ÖV-Planung und sieht ein landesweites Radnetz mit Landeszuständigkeit für die Radschnellverbindungen vor.<sup>43</sup> Die auf Basis des Gesetzes umzusetzenden Maßnahmen werden allerdings unter Haushaltsvorbehalt stehen.

Unterschiede finden sich zwischen den Beispielländern auch bei der Frage, mit welcher Verbindlichkeit sie sich im Falle einer absehbaren Zielverfehlung zum Nachsteuern verpflichtet haben. Gerade angesichts des näher rückenden Zieljahres 2030 und dem Wissen um die generell nicht zielkonformen Emissionsentwicklungen im Verkehrssektor (vgl. Vorwort) ist eine hohe Verbindlichkeit mit einer klaren Benennung der Verantwortlichkeiten jedoch von großer Bedeutung. Baden-Württemberg soll hier als Beispiel dafür dienen, wie eine integrierte und iterative Entwicklung von Klimaschutz- und Mobilitätsgesetzgebung aussehen kann.

Ein 2017 veröffentlichtes Gutachten<sup>44</sup> untersuchte die Rolle der verschiedenen Verkehrsmittel im Land und die dafür notwendigen Infrastrukturen im Jahr 2030 unter der Maßgabe, die zu der Zeit gültigen CO<sub>2</sub>-Minderungsziele des Bundes im Verkehrsbereich einzuhalten. Nach der Verschärfung der Zielsetzungen auf der Bundesebene im Jahr 2021 wurde ein neues Klimaschutzszenario für den Verkehrssektor mit weiterführenden Maßnahmen berechnet<sup>45</sup> und darauf aufbauend im Jahr 2022 ein Eckpunktepapier zum Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) verabschiedet<sup>46</sup>. Es definiert sechs zentrale Handlungsfelder, die in der Endfassung des LMK mit konkreten Maßnahmen hinterlegt werden sollen. Sie wurden als Zielsetzungen wie folgt formuliert:

- Mehr Autos fahren klimaneutral.
- Mehr Tonnen werden klimaneutral befördert.
- weniger Kfz-Verkehr in den Kommunen
- mehr Wege selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß
- öffentlichen Verkehr verdoppeln
- übergeordnete Maßnahmen

Das LMK, dessen endgültige Fassung für 2024 erwartet wird, soll darlegen, wie das ambitioniertere Sektorziel im Bereich Verkehr (vgl. Tabelle 2) erreicht werden kann, das im Februar 2023 im Rahmen der Novelle des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW)<sup>47</sup> neu verabschiedet wurde. Dafür soll das LMK nicht nur Maßnahmen definieren, sondern auch die Wege und Werkzeuge zu ihrer Umsetzung darstellen. Seine Erstellung beinhaltet einen umfangreichen Beteiligungsprozess.<sup>48</sup> Das zugehörige Landesmobilitätsgesetz befindet sich in der Abstimmung und wird voraussichtlich 2024 verabschiedet werden. Eingeführt werden sollen zudem unter anderem Radkoordinationsstellen für alle Landkreise (gemäß Konnexitätsprinzip vom Land finanziert) sowie ein Mobilitätspass als neues Werkzeug zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs für Kommunen (mehr dazu in Abschnitt 4.3).

39 Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2023b).

40 Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2023a).

41 Landtag Brandenburg (2023).

42 ADFC Brandenburg; VCD Brandenburg (04.09.2023); Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg jetzt! (2023).

43 Fraktionen im Brandenburgischen Landtag von SPD, CDU und Bündnis 90 / Die Grünen; Bündnis Verkehrswende Brandenburg (16.01.2024).

44 VM (2017).

45 Bisher unveröffentlicht.

46 VM (2022b).

47 In der Fassung vom 07.02.2023.

48 VM (o. J.).

Gleichzeitig unterliegen auch die Strategien und Aktivitäten im Verkehrssektor den Vorgaben der baden-württembergischen Klimaschutzgesetzgebung. Sie sieht folgende Maßnahmen für Dokumentation, Monitoring und bedarfsorientiertes Nachsteuern vor:

- ein fortlaufend geführtes und im Internet einsehbares Klima-Maßnahmen-Register (KMR<sup>49</sup>) für Aktivitäten der Landesregierung, das dezentral von den jeweiligen Ressorts befüllt wird
- beginnend 2023: jährliche Klimaberichterstattung, bestehend aus einem Emissionsbericht des Statistischen Landesamtes und Sektorberichten der federführenden Ministerien zum Umsetzungsstand der Maßnahmen im KMR
- beginnend 2024: spätestens alle drei Jahre ein Klimaschutz- und Projektionsbericht inklusive Entwicklung und Projektion von sektoralen Treibhausgasemissionen sowie – im Falle drohender Zielabweichungen – sektorspezifische Ursachenanalysen mit Vorschlägen zur Wiedererreichung des Zielpfads
- Wird eine drohende Zielabweichung festgestellt, soll die Landesregierung möglichst innerhalb von vier Monaten die von den verantwortlichen Ministerien vorgeschlagenen Maßnahmen auf Landesebene beschließen.

Abhängig von den in einzelnen Ländern bereits vorhandenen Gesetzen und Strategien sind zweifellos auch andere Beschlussfolgen möglich. Klar definierte Sektorziele und -verantwortlichkeiten sowie dazu passende Landesmaßnahmen mit zugehörigen Umsetzungsindikatoren, die auf Basis einer nachvollziehbaren Methodik abgeleitet wurden, sowie ein stringentes Monitoringkonzept leisten jedoch immer einen wichtigen Beitrag, um die gesteckten Ziele auch zu erreichen.

Den Kommunen wird im Rahmen der Landesklimaschutzgesetze ebenfalls eine hohe Verantwortung bei der Erreichung der Klimaziele attestiert, sie werden jedoch generell nicht explizit zur Einhaltung bestimmter Zielsetzungen verpflichtet (vgl. Abschnitt 1.2). Dafür wird den Gemeinden und Gemeindeverbänden im Baden-Württembergischen KlimaG beispielsweise Unterstützung des Landes beim Erreichen von treibhausgasneutralen Kommunalverwaltungen zugesich-

chert und es werden zusätzliche Stellen für Städte und Landkreise finanziert (vgl. oben und Abschnitt 5.2). Das Hessische Klimaschutzgesetz konkretisiert die Unterstützung als „Förderung und Beratungsangebote, insbesondere bei der Erstellung kommunaler Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsstrategien sowie beim Energie-, Gebäude- und Mobilitätsmanagement und der Umsetzung daraus abgeleiteter Maßnahmen“. (§ 8 HKlimaG)

## 4.2 Fuss- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr (nicht-motorisierter Verkehr, NMV) sind schon seit geraumer Zeit nicht mehr ausschließlich Sache der Kommunen. Als Ergänzung der öffentlichen Verkehrsmittel und als die kostengünstigste und klimafreundlichste Art der Fortbewegung bildet der NMV einen essenziellen Bestandteil des Umweltverbundes und ist somit auch vermehrt Gegenstand von Gesetzen, Strategien und Leitlinien auf der Länderebene. Beispiele sind das Nahmobilitätsgesetz in Hessen (NahMobG HE)<sup>50</sup> oder das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG)<sup>51</sup>. Beide definieren unter anderem übergeordnete Zielsetzungen wie einen möglichst uneingeschränkten und barrierefreien Zugang zu einer gesundheitsfördernden Verkehrsinfrastruktur im Rahmen einer *Vision Zero*<sup>52</sup> und nehmen Bezug auf die Bedeutung des NMV für die Erreichung von Zielen für Klimaschutz und Lebensqualität. Entsprechende Gesetze können auch konkrete Ziele enthalten, wie einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent am *Modal Split* der Wege für NRW oder die Vorgabe, dass mindestens 10 Prozent der Mittel für Landesstraßen in Hessen (Erhalt oder Bau) für den Bau von Geh- und Radwegen an diesen Straßen ausgegeben werden müssen (ein Anteil, der im Sinne der Mobilitätswende auch noch höher ausfallen könnte). Die Gesetze sehen unter anderem Beratungs- und Fördermaßnahmen des Landes für zum Beispiel Kommunen, Arbeitgebende oder Schulträger vor (mehr dazu in Abschnitt 5). Sie legen außerdem räumliche sowie bauliche Standards für die Infrastruktur fest und können auch sehr spezifische Vorgaben enthalten. Beispiele sind

50 In der Fassung vom 28.06.2023.

51 In der Fassung vom 09.11.2021.

52 Keine Toten oder schwer verletzten Menschen durch Unfälle im (Straßen-)Verkehr.

49 UM (2023).

eine gleichberechtigte Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs gegenüber jenen des Rad- und motorisierten Verkehrs bei den Schaltungen von Lichtsignalanlagen durch Straßenverkehrsbehörden (§ 13 Abs. 2 FaNaG) oder eine umfassende Beschilderung der Wege zu wichtigen Alltags- und Freizeitzielen im Fußwegenetz durch Straßenbaulastträger (die in NRW dann auch vom Ministerium gefördert wird; § 14 Abs. 5 FaNaG). Außerdem können solche Gesetze Vorgaben für die Frequenz von Evaluationen und die Zuständigkeit für dieselben machen. In NRW soll eine Evaluation beispielsweise zunächst nach fünf Jahren und danach alle zehn Jahre durch ein eigens einberufenes Fachgremium stattfinden (§ 33 FaNaG).

Unterhalb der Gesetzesebene enthalten beispielsweise die Radstrategien von Brandenburg<sup>53</sup> (vgl. Abschnitt 6.1 zum Radnetz Brandenburg) und Baden-Württemberg<sup>54</sup> Ziele oder Zielbilder sowie Handlungsfelder, für die Unterziele und konkrete Maßnahmen definiert werden.

Die RadSTRATEGIE Baden-Württembergs wurde bereits 2016 aufgestellt<sup>55</sup> und 2022 im Rahmen einer Wirkungskontrolle auf Basis von 61 Zielen aus acht Handlungsfeldern mithilfe einer eigenen Datenerhebung evaluiert.<sup>56</sup> Diese Kontrolle soll alle fünf Jahre durchgeführt werden, um weiterführende Handlungsempfehlungen ableiten zu können.<sup>57</sup> Unter der Dachmarke RadKULTUR wurde 2022 ergänzend ein RadREPORT<sup>58</sup> veröffentlicht, der mittels Karten zentrale Indikatoren zum Status quo und zu den Aktivitäten im Bereich Radverkehr auf Basis der Städte und Landkreise veranschaulicht. Da der überwiegende Anteil der Radverkehrsinfrastruktur in kommunaler Hand liegt, verfolgt die RadSTRATEGIE den Ansatz, die Städte und Gemeinden möglichst flächendeckend in allen Bereichen der Radverkehrsförderung zu unterstützen (vgl. Abschnitt 5).

*Vision Zero* ist in beiden genannten Strategien verankert und kann – wenn sie als Ziel wirklich ernst genommen wird – ein sehr wirksames und zugleich mehrheitsfähiges Leitbild darstellen. In diesem Sinne ist auch der

53 MIL (2023b).

54 MVI (2016).

55 MVI (2016).

56 PGV Alrutz (2022).

57 NVBW (2022).

58 VM (2022d).

sogenannte Falschparkererlass aus Baden-Württemberg zu verstehen, in dem es eingangs heißt: „Die Verkehrssicherheit der BürgerInnen im Straßenverkehr ist der Landesregierung ein wichtiges Anliegen. Das Verkehrsministerium sieht es vor diesem Hintergrund mit Sorge, dass insbesondere in Kreuzungsbereichen sowie auf Geh- und Radwegen Verkehrsgefährdungen durch rücksichtsloses Verhalten von VerkehrsteilnehmerInnen entstehen. Besonders betroffen sind Kinder und SeniorenInnen, die in besonderem Maße auf sichere Fußverkehrsquerungen angewiesen sind.“<sup>59</sup> Der Erlass soll erstens für die durch dergestalt regelwidriges Parken entstehenden Gefahren sensibilisieren und enthält zweitens detaillierte Informationen über rechtliche Pflichten und Handlungsmöglichkeiten der zuständigen Ordnungsbehörden zur Unterstützung der kommunalen Ebene.

### 4.3 ÖPNV

Das ÖPNV-Gesetz NRW (ÖPNVG-NRW)<sup>60</sup> definiert die zuständigen Aufgabenträger und die zu erstellenden Grundlagenpläne (wie beispielsweise den Nahverkehrspläne). Es formuliert auch qualitative Grundsätze, die bei Angebot und Ausbau des ÖPNV zu berücksichtigen sind: „In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, barrierefreien, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und barrierefreiem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten Rechnung trägt.“ (§ 2 Abs. 3 ÖPNVG-NRW).

Andere Länder operationalisieren vergleichbare Ansprüche im Rahmen ihrer ÖPNV-Strategien, indem sie konkrete Indikatoren und Zielwerte für die Qualität des Angebots definieren. So überschreibt Baden-Württemberg seine ÖPNV-Strategie 2030 mit dem Motto „Gemeinsam die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppeln“

59 VM (2020a).

60 In der Fassung vom 05.12.2023.



(im Vergleich zu 2010)<sup>61</sup>. Im Sinne dieses Ziels wird eine Mobilitätsgarantie angestrebt, für die unter anderem nach Raumkategorien und Tageszeiten differenzierte Mindestbedienstandards mit konkreten Zieljahren definiert werden: Bis 2026 soll in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs eine Anbindung aller geschlossenen Ortschaften in Verdichtungsräumen mindestens im 15-Minutentakt gewährleistet sein, in ländlichen Räumen soll es ein 30-Minutentakt sein. Außerhalb dieser Zeiten sollen ein 30-Minuten- beziehungsweise 60-Minuten-Takt angeboten werden. Für den SPNV soll bis 2024 ein analoges Zielkonzept 2030 erarbeitet werden, welches das Zielkonzept 2025 von 2014 ablösen wird.<sup>62</sup> Mit umfangreichen Maßnahmenpaketen in weiteren neun Handlungsfeldern sollen außerdem die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger sowie Zuverlässigkeit und Attraktivität des Angebots deutlich verbessert werden. Unter der Überschrift „Erreichbarkeit von früh bis spät – garantiert“ waren sowohl das Verdopplungsziel als auch die ÖPNV-Bedienstandards bereits im Koalitionsvertrag der Landesregierung von 2021 enthalten.<sup>63</sup> Im Januar 2024 gab das Verkehrsministerium allerdings bekannt, dass die konkreten Angebotsziele der Mobilitätsgarantie erst bis 2030 vollständig erreicht werden könnten – hauptsächlich aufgrund von Personalmangel im öffentlichen Verkehrssektor.<sup>64</sup>

Es war ebenfalls bereits im Koalitionsvertrag vorgesehen, dass das Land es Kommunen per gesetzlicher Grundlage ermöglichen würde, eine verpflichtende Abgabe zu erheben, die zu einer vergünstigten Nutzung des ÖPNV berechtigt und zugleich dessen Ausbau mitfinanziert. Eine vom Land 2023 in Auftrag gegebene repräsentative Umfrage hatte ergeben, dass eine Mehrheit von 75 Prozent der Menschen in Baden-Württemberg bereit wäre, einen monatlichen Beitrag zu einer großflächigen Angebotsverbesserung im Rahmen einer Mobilitätsgarantie zu zahlen.<sup>65</sup> Die Maßnahme findet sich unter der Bezeichnung Mobilitätspass in der ÖPNV-Strategie

wieder, wurde für 21 Modellkommunen modelliert und ist mittlerweile Teil des Entwurfs für das Landesmobilitätsgesetz, das 2024 verabschiedet werden soll (vgl. Abschnitt 4.1). Dabei ist eine soziale Staffelung vorgesehen und der Mobilitätspass wird zudem voraussichtlich in vier Varianten ermöglicht, um unterschiedlichen kommunalen Zielsetzungen und Rahmenbedingungen gerecht zu werden. Zusätzlich zu einem Einwohnerbeitrag wären dann auch eine Straßenbenutzungsgebühr, ein Kfz-Halterbeitrag oder ein Arbeitgeberbeitrag möglich.<sup>66</sup> Die Städte Karlsruhe und Freiburg sowie der Ortenaukreis arbeiten daran, das Konzept für sich zu konkretisieren.<sup>67</sup>

Eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 hat sich auch Bayern mit seiner ÖPNV-Strategie vorgenommen – hier mit Basisjahr 2019<sup>68</sup> – und entspricht damit einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom Mai 2022<sup>69</sup>. Die vorgesehenen Taktfrequenzen sind: ein ganztägiges Basisangebot im Bahn- und Busverkehr mit 60-Minuten-Takt, bei erhöhter Nachfrage verdichtet auf einen 30-Minutentakt und dichter in Städten und im Stadt-Umland-Verkehr. Neben Maßnahmen, die dazu gedacht sind, ergänzend die Attraktivität des ÖPNV-Angebots zu steigern, ist auch in Bayern die Option einer Ermächtigung der Kommunen zum Erheben einer Nutzer-Abgabe in der ÖPNV-Strategie verankert, die Umsetzung jedoch nicht konkret vorgesehen.<sup>70</sup>

Sowohl Baden-Württemberg als auch Bayern wenden sich mit ihren Strategiedokumenten auch an den Bund mit dem Hinweis, dass die Finanzmittel, die als Regionalisierungsmittel und im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zur Verfügung gestellt werden, erhöht werden müssten, um die definierten Ziele erreichen zu können.

61 VM (2022c).

62 VM (2014).

63 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Baden-Württemberg; CDU Baden-Württemberg (2021), S. 126.

64 dpa (04.01.2024).

65 Anteil der Befragten, die bereit wären, monatlich 10 bis 30 Euro zu zahlen: 18 Prozent; in Höhe des Preises für das Deutschlandticket (aktuell 49 Euro): 13 Prozent; Höhe abhängig vom konkreten Angebot: 44 Prozent; forsa (2023).

66 Staatsministerium Baden-Württemberg (2023). Die männlichen Wortformen entsprechen der Quelle.

67 VM (2023c).

68 StMB (2022c).

69 Geschäftsstelle der Verkehrsministerkonferenz (2023) zu Punkt 5.4 der Tagesordnung.

70 StMB (2022c).

## 4.4 Elektromobilität und Ladeinfrastruktur

Eine wesentliche Bedingung für eine erfolgreiche Antriebswende ist die verlässliche Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur. Die Kommunen erfüllen hierbei eine zentrale Rolle.<sup>71</sup> Eines der Hauptziele der baden-württembergischen Strategie Ladeinfrastruktur von 2020 ist somit auch, die Umsetzung auf dieser Ebene unter anderem dadurch zu erleichtern, dass die Antragsstellung bei Förderprogrammen vom Bund und der EU unterstützt wird und diese Programme außerdem durch eigene Angebote und Maßnahmen zielgerichtet zu ergänzen (vgl. auch Abschnitt 5). Zugleich hat das Land eigene Ziele definiert, die sich an Prognosen zum Hochlauf der Nachfrage orientieren, jedoch im Sinne einer Angebotsorientierung bereits vor dem entsprechenden Anstieg erreicht werden sollen. Für 2030 geht man in Baden-Württemberg von einem Bedarf von etwa 200.000 öffentlich zugänglicher und etwa einer Million nicht-öffentlicher Ladepunkte aus, basierend auf etwa zwei Millionen Elektrofahrzeugen, die bis dahin im Land registriert sein könnten.<sup>72</sup>

In NRW wurde Ende 2023 das Handlungskonzept Ladeinfrastruktur veröffentlicht, in dem ebenfalls Ziele für den Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur formuliert werden. Bis 2030 kalkuliert das Land einen Bedarf von etwa 92.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten (davon 11.000 Schnellladepunkte). Zudem wird ein Bedarf von rund 550.000 Ladepunkten am Arbeitsplatz und 1,5 Millionen an Wohngebäuden geschätzt. In diesem Sinne werden Kommunen beim Aufbau kommunaler Ladeinfrastruktur und auch bei dem Erwerb kommunaler E-Fahrzeuge und bei der Ausarbeitung von Standortkonzepten für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur durch Förderangebote unterstützt (vgl. auch Tabelle 3). Dadurch soll unter anderem auch die Vorbildfunktion der Kommunen in der Öffentlichkeit gestärkt werden.<sup>73</sup>

Hamburg als Stadtstaat ist selbst auch als Akteur auf der kommunalen Ebene aktiv und hat bereits 2014 einen

Masterplan Ladeinfrastruktur aufgestellt.<sup>74</sup> Darin waren zunächst Ausbauziele für 2016 definiert, die nach fortlaufender Aktualisierung mittlerweile bei 2.000 öffentlichen Ladepunkten bis 2025 liegen.<sup>75</sup> Hamburg hat dabei im Rahmen des sogenannten Hamburger Modells zunächst auf einen diskriminierungsfreien Zugang gesetzt: Städtische Unternehmen beauftragten als Eigentümer der Ladesäulen einen technischen Betreiber. Alle interessierten Unternehmen, die regenerativ erzeugten Strom für Elektromobilität anbieten, konnten dies dann ohne Zusatzkosten an allen öffentlichen Ladepunkten tun und auch für die Nutzenden fielen neben den Ausgaben für den Strom selbst keine zusätzlichen Kosten an.<sup>76</sup> Seit Anfang 2022 wird zur Finanzierung des weiteren Ausbaus und der Betriebskosten ein Nutzungspreis von den Stromanbietern erhoben.<sup>77</sup>

Einige der Gesprächspartner:innen wiesen darauf hin, dass im Sinne einer Flächengerechtigkeit zwischen motorisiertem Individualverkehr und Umweltverbund in Zukunft darauf geachtet werden müsse, dass der öffentliche Raum nicht in unverhältnismäßigem Umfang zur „E-Tankstelle“ umgebaut wird. Da die Antriebswende eine zentrale Voraussetzung für klimagerechte Mobilität darstellt, ist somit auch ein schneller Ausbau der Ladeinfrastrukturen für Pkw und Lkw auf privatem Gelände entscheidend. Hierfür ist eine enge Kooperation mit den Energieversorgern wichtig, um Mittel- und Hochspannungsnetze vorausschauend auszubauen und anzubinden. Das Einrichten von Ladepunkten beziehungsweise von Ladesäulen im privaten Raum kann zudem bauordnungsrechtlich vereinfacht werden (vgl. Abschnitt 4.5).

## 4.5 Raumordnung und Baugesetzgebung

In Hinblick auf Planung und Bau von Siedlungsstrukturen und -elementen verfügen die Länder auf ganz unterschiedlichen Maßstabsebenen über Steuerungsmöglichkeiten mit Relevanz für Verkehr und Mobilität. Auf der strategischen Ebene können Landes-

71 Agora Verkehrswende (2023c).

72 e-mobil BW GmbH (2020).

73 MWIKE (2023b).

74 Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2014).

75 BWI (o. J.).

76 Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2014).

77 BWI (2021).

entwicklungspläne<sup>78</sup> (LEP) Grundsätze und Ziele für weitere Siedlungsentwicklung definieren. So sieht zum Beispiel der LEP Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg<sup>79</sup> vor, dass sich weitere Siedlungsentwicklung auf Innenentwicklung konzentrieren und an zentralen Orten sowie SPNV-Achsen orientieren soll. Vergleichbare Planwerke in anderen Ländern definieren generell vergleichbare Grundsätze. Diese wirken in der Praxis allerdings nicht immer umfassend verbindlich oder lassen von vornherein unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmen von der Regel zu. Dennoch ist es sinnvoll, auf Ebene der LEP Zielvorgaben und Planungsgrundsätze so klar wie möglich zu formulieren, um übergeordnete Referenzpunkte zu schaffen. Zusätzlich bedarf es seitens der zuständigen Verkehrsbehörden entsprechender Verwaltungsstrukturen, die diese Ziele gegenüber der Regionalplanung und der kommunalen Bauleitplanung einfordern und durchsetzen.

Die für die Umsetzung einzelner Bauvorhaben relevanten Landesbauordnungen (LBO) enthalten zwei für die Mobilitäts- beziehungsweise Antriebswende wichtige Hebel. Erstens regeln sie (oder die ihnen zugeordneten Verwaltungsvorschriften) in den meisten Bundesländern über die sogenannten Stellplatzschlüssel die Mindeststandards für die Anzahl von Kfz-Stellplätzen in Gebäuden mit Wohn- und anderer Nutzung.<sup>80</sup> Diesbezüglich ist wichtig, dass diese Anforderungen die übergeordneten Ziele für die Mobilitätswende unterstützen. Das bedeutet nicht nur, dass Stellplatzschlüssel für Kfz heute niedriger ausfallen sollten, als es in der Vergangenheit der Fall war. Kommunen können auch ermächtigt werden, unter bestimmten Voraussetzungen die jeweils geltenden Stellplatzschlüssel zu unterschreiten oder gemäß Stellplatzschlüssel notwendige Kfz-Stellplätze durch Fahrradstellplätze ersetzen zu lassen.<sup>81</sup> Zudem sollten

Mindeststandards nicht nur für die Anzahl, sondern auch für die nutzungsfreundliche und sichere Gestaltung von Fahrradstellplätzen definiert werden – analog zu den Vorgaben für Kfz-Stellplätze, die üblicherweise in den Garagenverordnungen zu finden sind. Dies ist unter anderem in Baden-Württemberg bereits der Fall (zu § 37 Abs. 2 VwV Stellplätze).

Außerdem definieren die Landesbauordnungen die baurechtlichen Voraussetzungen für das Errichten von Ladeinfrastruktur. Gemäß der Musterbauordnung der Länder in der Fassung von 2019 sollte die Errichtung von Ladestationen im privaten und privat-öffentlichen<sup>82</sup> Raum bauordnungsrechtlich verfahrensfrei gestellt sein. Diese Vorgabe ist mittlerweile auch in den meisten LBOs umgesetzt. Die Regelung gilt allerdings nicht überall für zusätzliche Baumaßnahmen wie Überdachungen oder Transformatoren, die insbesondere bei Schnellladestationen üblich sind.<sup>83</sup> Im öffentlichen Straßenraum wird zudem für jede Ladesäule eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis benötigt, was je nach Anzahl der Verfahren einen hohen Verwaltungsaufwand bedeuten kann. Über eine Vereinfachung der Genehmigungsverfahren in den Landesbauordnungen können die Bundesländer somit die Kommunen zusätzlich unterstützen.<sup>84</sup>

Rechtliche Vorgaben für die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur an Stellplätzen in Wohn- und Nichtwohngebäuden oder einem vorbereitenden Einbau der dafür benötigten Schutzrohre hat die Bundesregierung im Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)<sup>85</sup> definiert. Es stellt die Umsetzung der EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden dar.<sup>86</sup> Aufgrund der Prinzipien von konkurrierender Gesetzgebung (vgl. Abschnitt 1.1) können einzelne Bundesländer derzeit keine eigenen Vorgaben definieren, die über den nationalen Standard hinausgehen. Da jedoch die besagte EU-Richtlinie aktuell erneuert wird, müssen in der Folge auch die Mindestvorgaben in Deutschland zukünftig nach oben angepasst werden.

78 In den Stadtstaaten finden sie ihre Entsprechung in Flächennutzungsplänen.

79 Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg (2019).

80 Die Ausführungsstandards werden generell in den Garagenverordnungen definiert. In Bayern definiert die Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV, in der Fassung vom 07.08.2018) auch die Stellplatzschlüssel.

81 Beispiele: Baden-Württembergische Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) in der Fassung vom 22.06.2022; Hessische Bauordnung (HBO) in der Fassung vom 20.07.2023.

82 wie Parkplätze von Supermärkten oder Parkhäuser.

83 NLL (2022), S. 50–51 und Tabelle A1, S. 62.

84 Agora Verkehrswende (2023c).

85 In der Fassung vom 11.02.2021.

86 Richtlinie (EU) 2018/844.

## 5 | Fördern und Beraten

Die starke Fokussierung auf die Bundes- und kommunalen Ebenen im Kontext der Verkehrswende liegt ursächlich darin begründet, dass eine große Zahl wirkmächtiger finanz- und ordnungspolitischer Instrumente sowie die Planung und Gestaltung der Verkehrsnetze und Mobilitätsangebote maßgeblich auf diesen Ebenen entschieden wird. Gerade auf der kommunalen Ebene werden diese Aufgaben jedoch auf der Basis höchst unterschiedlicher Ressourcenausstattungen erfüllt. Das betrifft sowohl den Umfang der Finanzmittel als auch die Anzahl verfügbarer Stellen, die sich um das Erarbeiten von Strategien, das Einwerben von Fördermitteln, die Planung von Projekten und um deren Umsetzung kümmern können.

Diesbezüglich können die Länder ihre Kommunen und andere Akteure auf vielfältige Art und Weise unterstützen. Sie können Informationen über Bundesförderprogramme bündeln und bei der Antragstellung helfen. Sie können selbst beim Bund oder der EU Fördermittel einwerben und diese im Rahmen thematisch fokussierter Programme weiterreichen. Sie können Leitfäden und andere Handlungshilfen erarbeiten und Pilotprojekte initiieren, die der kommunalen Akteursebene das Aufstellen eigener Strategien und Pläne erleichtern, und anhand von *Good-practice*-Beispielen zeigen, was bereits möglich ist. Ergänzend können sie Netzwerkstrukturen aufbauen, die es den verschiedenen Akteur:innen ermöglichen, sich untereinander auszutauschen, um Erfahrungswissen zu bündeln und zu verbreiten. Auf der Länderebene ist man sich der Bedeutung dieser Ansätze bewusst und so lässt sich auch eine Vielfalt an entsprechenden Aktivitäten finden. Die Abschnitte 5.1 und 5.2 enthalten eine Übersicht über Beispiele, die in den Ländergesprächen erwähnt wurden.

### 5.1 Förderinstrumente der Länder

Die Förderlandschaft in den Ländern ist vielfältig und die Beispiele in Tabelle 3 (die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt) sollen hiervon einen Eindruck vermitteln. In Anhang findet sich eine ergänzende Liste von Webseiten, die länderspezifische Übersichten über Programme und Förderdatenbanken anbieten. Einige Länder haben außerdem umfangreiche Investitions- oder Förderprogramme im ÖPNV ins Leben gerufen, die mit spezifischen eigenen Zielsetzungen und Kriterien das Angebot in der Fläche verbessern sollen. Diese Beispiele werden in Abschnitt 6.2 näher beschrieben. Generell sollten neu

konzipierte Förderprogramme so aufgelegt werden, dass sie zu übergeordneten Zielsetzungen beitragen. Entsprechend schreibt beispielsweise das Klimaschutzgesetz von Baden-Württemberg vor, Förderprogramme des Landes spätestens bis 2040 so zu konzipieren, dass sie netto-treibhausgasneutral sind (§ 9 Abs. 3 KlimaG BW).

Um eigene Mittel möglichst wirksam einzusetzen, werden folgende Ansätze auf der Länderebene als wirkungsvoll erachtet:

- die inhaltliche Ergänzung von Bundesförderprogrammen (Beispiel Baden-Württemberg: Wenn der Bund E-Busse fördert, fördert das Land den Umbau der Betriebshöfe und die Anpassungsplanung von Umlaufzeiten),
- ein Aufstocken der Förderquoten von Bundesprogrammen, um diese attraktiver zu machen (Beispiel: GVFG, vgl. Tabelle 3),
- über Modellprojekte und Wettbewerbe erfolgversprechende Ansätze und Ideen identifizieren, um diese dann über gezielte Programme hochzuskalieren (Beispiel: ways2work, NRW<sup>87</sup> – in öffentlich-privater Zusammenarbeit neue Konzepte für den Weg zur Arbeit entwickeln),
- ein direkter Austausch mit der Bundesebene, um die Erfolgchancen von Einreichungen besser beurteilen zu können, zum Beispiel im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz.

Je nach Förderprogramm kann es zudem wichtig sein, dass auch Anträge mit einem geringeren finanziellen Umfang eine Chance auf Bewilligung erhalten. Dabei kann beispielsweise die Möglichkeit helfen, komplextäre Teilprojekte in einem Antrag zu bündeln, um das notwendige Projektvolumen für die jeweilige Förderung zu erreichen. Wenn ein Kreis oder Verband für mehrere Gemeinden einen Antrag für ähnliche Maßnahmen an unterschiedlichen Standorten stellen kann, reduziert sich zudem der Verwaltungsaufwand für alle Beteiligten. Zusätzlich zu Förderprogrammen, die ergänzend zur Bundesebene konzipiert sind, können die Länder auch eine Vorreiterrolle einnehmen und zum Beispiel international erprobte Instrumente aufgreifen, die in Deutschland noch wenig verbreitet sind, um diesen zu mehr Sichtbarkeit zu verhelfen, beispielsweise Null-Emissionszonen oder E-Quartiershubs (vgl. Tabelle 3c zu Ladeinfrastruktur).

87 MUNV (2023b).

Beispiele für Förderinstrumente der Länder

Tabelle 3a

Bundesland	Name des Programms / Was wird bzw. wurde gefördert?
<b>Verkehrsträgerübergreifend</b>	
<b>Baden-Württemberg</b>	<p><b>Förderprogramm qualifizierte Fachkonzepte: Erstellung kommunaler Klimamobilitätspläne</b> (gemäß § 28 des KlimaG BW)  <a href="https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/klimaschutzgesetz-klimamobilitaetsplaene#c2989-content-2">https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/klimaschutzgesetz-klimamobilitaetsplaene#c2989-content-2</a>  Förderquote von maximal 50 % bzw. 200.000 Euro; 75 % sind möglich, wenn unter anderem ein Verkehrsmodell zum Einsatz kommt (analog zu den standardisierten Bewertungsverfahren des Bundes für den Bundesverkehrswegeplan)</p> <p><b>Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) Baden-Württemberg</b>  vgl. Abschnitt 1.3 und weitere Informationen des zuständigen Ministeriums<sup>a</sup></p>
<b>Hessen</b>	<p><b>Mobilitätsfördergesetz (MobFöG HE), Land Hessen</b>  vgl. Abschnitt 1.3</p> <p><b>Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung nachhaltiger integrierter Mobilitätspläne<sup>b</sup></b>  <a href="https://www.innovationsfoerderung-hessen.de/mobilitaetsplaene">https://www.innovationsfoerderung-hessen.de/mobilitaetsplaene</a>  Personal- und Sachkostenförderungen für Gemeinden, Landkreise und Städte für die Erstellung und Umsetzung von Mobilitätsplänen; Regelfördersatz 70 % (maximal 80 %) der Kosten für zusätzliche Personalstelle für 2,5 Jahre plus 60.000 Euro Sachkosten</p>
<b>NRW</b>	<p><b>Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement (FöRi-MM), NRW<sup>c</sup></b>  vgl. Abschnitt 1.3</p>
<b>Fußverkehr, Radverkehr, Nahmobilität</b>	
<b>Baden-Württemberg</b>	<p>auch <b>Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)</b>  <a href="https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/fuss-und-radverkehr">https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/fuss-und-radverkehr</a>  LGVFG enthält breit angelegte Förderinstrumente für (unter anderem) Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur; ebenfalls förderfähig: Konzeptionen wie Radverkehrskonzepte, Fußverkehrskonzepte oder Klimaschutzkonzepte<sup>d</sup></p>
<b>Bayern</b>	<p><b>Radoffensive Bayern</b>  <a href="https://www.radoffensive.bayern.de/">https://www.radoffensive.bayern.de/</a>  Innovationen im Radwegebau, interkommunale Radwege, Radwege im Wald oder entlang von Bahnlinien, JobBike Bayern (lief bis Anfang 2022)</p>
<b>Brandenburg</b>	<p><b>Kommunaler Straßenbau</b>  <a href="https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderprogramm-kommunaler-strassenbau/">https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderprogramm-kommunaler-strassenbau/</a>  unter anderem Fuß-/Radwege mit Alltagsfunktion, Radfahrstreifen/Schutzstreifen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen, Radwegebrücken oder -unterführungen, Knotenpunktverbesserungen für den Radverkehr, Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr, Radverkehrskonzepte der Landkreise und Gemeinden für den Alltagsverkehr</p>
<b>Hessen</b>	<p><b>Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität</b>  <a href="https://mobil.hessen.de/nahmobilitaet">https://mobil.hessen.de/nahmobilitaet</a>  investive Maßnahmen, Planungen und Konzepte sowie Öffentlichkeitsarbeit: „Vom Fahrradaktionstag über die Bordsteinabsenkung zur Erreichung der Barrierefreiheit bis zum Brückenbauwerk oder zum mehrstöckigen Fahrradparkhaus“<sup>e</sup></p>
<b>NRW</b>	<p><b>Förderrichtlinie Nahmobilität</b>  <a href="https://www.nrwbank.de/de/foerderung/foerderprodukte/15738/foerderrichtlinien-nahmobilitaet-foeri-nah.html">https://www.nrwbank.de/de/foerderung/foerderprodukte/15738/foerderrichtlinien-nahmobilitaet-foeri-nah.html</a>  Radverkehrsanlagen, Fußverkehrsanlagen, Fahrradstationen, Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum, sonstige Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität, Modal-Split-Erhebungen, Dauerzählstellen für den Radverkehr</p>
<b>Bund</b>	<p><b>Sonderprogramm „Stadt und Land“</b>  <a href="https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadt-land_Inhalt.html">https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadt-land_Inhalt.html</a>  Planung sowie Neu-, Um- oder Ausbau, die Grunderneuerung und die Erhaltung von Radverkehrsinfrastruktur in kommunaler Baulast (Antragstellung erfolgt durch die Länder, Weitergabe der Mittel über existierende Länderprogramme)</p>

Beispiele für Förderinstrumente der Länder

Tabelle 3b

Bundesland	Name des Programms / Was wird bzw. wurde gefördert?
<b>ÖPNV</b>	
<b>Baden-Württemberg</b>	<p>auch <b>Förderung nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)</b>  <a href="https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/oepnv">https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/oepnv</a>            z.B. Bau und Umbau von ÖPNV-Infrastruktur (Straße und Schiene), multimodale Knoten und Betriebshöfe<sup>f</sup></p> <p><b>Förderrichtlinie On-Demand-Verkehre</b>  <a href="https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Foerderprogramm-me/230601_F%C3%B6derrichtlinie_On-Demand-Verkehre_2023.pdf">https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Foerderprogramm-me/230601_F%C3%B6derrichtlinie_On-Demand-Verkehre_2023.pdf</a>            Betriebskosten zur Einrichtung neuer On-Demand-Verkehre oder die umfassende Aufwertung bestehender Bedarfsverkehrsangebote zu On-Demand-Verkehren, wenn sie eng mit SPNV oder bestehender Regiobuslinie (vgl. Abschnitt 6.2) verzahnt sind; Förderung zielt auf ländliche Gebiete</p>
<b>Brandenburg</b>	<p><b>ÖPNV Invest</b>  <a href="https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderung-von-investitionen-fuer-den-oepnv-in-brandenburg/">https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderung-von-investitionen-fuer-den-oepnv-in-brandenburg/</a>            Infrastrukturinvestitionen wie Bau-/Ausbau-/Grunderneuerungsinvestitionen von Verkehrswegen der Eisenbahn, Planungsleistungen</p> <p><b>Innovative Mobilitätsangebote</b>  <a href="https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderprogramm-innovative-mobilitaetsangebote/">https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderprogramm-innovative-mobilitaetsangebote/</a>            Konzeption, Betrieb und Evaluation neuer ÖPNV-Angebote, inkl. wiederkehrender Calls für Modellbeispiele wie <i>On-Demand-Verkehr</i></p> <p><b>EFRE-Förderprogramm Mobilität<sup>g</sup></b>  <a href="https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/efre-foerderprogramm-mobilitaet/">https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/efre-foerderprogramm-mobilitaet/</a>            soll in Brandenburg Bundesförderung für klimafreundliche Antriebe im ÖPNV ergänzen, im Rahmen der Umsetzung der EU Clean Vehicle Directive<sup>h</sup> die Umrüstung fördern und dabei auch Anträgen mit geringerem Fördervolumen aus Brandenburg gute Erfolgchancen bieten</p> <p><b>Brandenburg-Paket</b>  <a href="https://msgiv.brandenburg.de/msgiv/de/ministerium/brandenburg-paket/">https://msgiv.brandenburg.de/msgiv/de/ministerium/brandenburg-paket/</a>            Förderung generell nicht verkehrsspezifisch, Sektor aber in den Förderzusagen stark vertreten, unter anderem mit CO<sub>2</sub>-sparende Maßnahmen im ÖPNV</p>
<b>Bayern</b>	<p><b>Förderung von „Klimabussen“</b>  <a href="https://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/kub/eckpunkte_klimabusse_2022_4_.pdf">https://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/kub/eckpunkte_klimabusse_2022_4_.pdf</a>            Anschaffung von emissionsfreien oder emissionsarmen Bussen: elektrisch, (grüner) Wasserstoff, Plug-in-Hybrid, Erdgas, Biokraftstoffe; Lade- und Tankinfrastruktur an der Strecke und auf Betriebshöfen</p> <p><b>Förderrichtlinie Ergänzende Nahverkehrsangebote</b>  <a href="https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV_97_B_13808/True">https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV_97_B_13808/True</a>            Angebot flexibler und bedarfsorientierte Bedienformen im ÖPNV sowie landkreisübergreifender Expressbusverbindungen durch ÖPNV-Aufgabenträger</p>
<b>NRW</b>	<p><b>Förderrichtlinie für saubere Busse im Personenverkehr</b>  <a href="https://www.elektromobilitaet.nrw/newsdetails/foerderrichtlinie-fuer-saubere-busse-im-personenverkehr/">https://www.elektromobilitaet.nrw/newsdetails/foerderrichtlinie-fuer-saubere-busse-im-personenverkehr/</a>            Anschaffung von Batterie-, Brennstoffzellen- und Batterieoberleitungsbusse sowie biomethanbetriebene Busse durch Verkehrsbetriebe sowie dafür erforderliche Infrastruktur und Machbarkeitsstudien (ebenfalls mit Bezug zur EU Clean Vehicle Directive 2019/1161)</p>
<b>mehrere</b>	landesseitige Aufstockung der GVFG-Förderquote des Bundes von 60 % auf bis zu 95 %, beispielsweise in Baden-Württemberg <sup>i</sup> und NRW <sup>j</sup>

Beispiele für Förderinstrumente der Länder

Tabelle 3c

Bundesland	Name des Programms / Was wird bzw. wurde gefördert?
<b>E-Mobilität: Ladeinfrastruktur &amp; Fahrzeuge</b>	
Baden-Württemberg <sup>1</sup>	<p><b>Charge@BW</b>  <a href="https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/ladeinfrastruktur-foerderung-chargebw">https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/ladeinfrastruktur-foerderung-chargebw</a>            Anschaffung und Installation sowie Leasing/Miete/Contracting von neuer öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur inkl. Netzanschluss; vorbereitende Elektroinstallation ohne Ladeinfrastruktur für den (späteren) Anschluss von Ladepunkten in Wohnungseigentumsgemeinschaften</p>
	<p><b>E-Quartiershubs</b>  <a href="https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/foerderauf-ruf-e-quartiershubs-1">https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/foerderauf-ruf-e-quartiershubs-1</a>            Einrichten von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur in Parkgaragen/Parkhäusern, Parkhaus für Kurzzeit- und Dauerparkende, Taxis, Mietwagen, Sharing-Fahrzeuge; gegebenenfalls auch Pedelec-Verleihstationen und Paketverteilstationen</p>
	<p><b>Versorgung von Binnenschiffen mit Landstrom</b>  <a href="https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/schiff-und-luftverkehr">https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/schiff-und-luftverkehr</a>            Neu- und Ausbau von Landstromanlagen für Binnenschiffe; Investitionen in die landseitige Stromversorgungsinfrastruktur für Schiffe, wenn diese dem Laden von Batterien dient</p>
Bayern	<p><b>Förderprogramm Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern 2.0</b>  <a href="https://www.bayern-innovativ.de/de/seite/foerderprogramm-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge-2-0">https://www.bayern-innovativ.de/de/seite/foerderprogramm-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge-2-0</a>            Beschaffung und Errichtung von neuen, öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit jederzeit verfügbarem Ökostrom; unter Umständen auch Aufrüstung bzw. Ersatzbeschaffung von Ladeinfrastrukturen, Ertüchtigung des Netzanschlusses an bestehenden Standorten</p>
Hessen	<p><b>Förderprogramm Elektromobilität</b>  <a href="https://www.innovationsfoerderung-hessen.de/elektromobilitaet">https://www.innovationsfoerderung-hessen.de/elektromobilitaet</a>            Vorhaben zur Unterstützung und Beschleunigung der Marktdurchdringung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen wie Forschung &amp; Entwicklung, Fahrzeuge, Lade-/Tankinfrastruktur</p>
NRW	<p><b>Förderrichtlinie Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur</b>  <a href="https://www.elektromobilitaet.nrw/foerderprogramme/oeffentlich-zugaengliche-ladeinfrastruktur/#c21832">https://www.elektromobilitaet.nrw/foerderprogramme/oeffentlich-zugaengliche-ladeinfrastruktur/#c21832</a>  <a href="https://www.elektromobilitaet.nrw/foerderprogramme/wasserstoff/">https://www.elektromobilitaet.nrw/foerderprogramme/wasserstoff/</a>            Beschaffung und Errichtung fabrikneuer öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und öffentlich zugänglicher stationärer Wasserstofftankinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge</p>
	<p><b>Förderprogramme für Kommunen</b>  <a href="https://www.elektromobilitaet.nrw/kommunen/foerderung-fuer-kommunen/#c16234">https://www.elektromobilitaet.nrw/kommunen/foerderung-fuer-kommunen/#c16234</a>  <a href="https://www.elektromobilitaet.nrw/foerderprogramme/konzepte/#c21789">https://www.elektromobilitaet.nrw/foerderprogramme/konzepte/#c21789</a>            Ladeinfrastruktur für kommunale Flotten und Fahrzeuge von Mitarbeitenden; kommunale Konzepte für öffentliche Ladeinfrastruktur</p>
	<p><b>progres.nrw – Emissionsarme Mobilität</b>  <a href="https://www.elektromobilitaet.nrw/newsdetails/fokus-auf-elektro-nutzfahrzeuge-land-stellt-90-millionen-euro-fuer-die-antriebswende-bereit/">https://www.elektromobilitaet.nrw/newsdetails/fokus-auf-elektro-nutzfahrzeuge-land-stellt-90-millionen-euro-fuer-die-antriebswende-bereit/</a>            Ladeinfrastruktur für Unternehmen und Gewerbetreibende sowie für Carsharing-Stationen, Stromnetzanschlüsse für Garagen- und Stellplatzkomplexe, Elektro- und Brennstoffzellen-Fahrzeuge für Kommunen</p>

Beispiele für Förderinstrumente der Länder

Tabelle 3d

Bundesland	Name des Programms / Was wird bzw. wurde gefördert?
<b>Güterverkehr</b>	
<b>Brandenburg</b>	<p><b>Förderprogramm Schienengüterverkehr</b>  <a href="https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderprogramm-schienengueterverkehr/">https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderprogramm-schienengueterverkehr/</a>                      Erschließung von Logistikzentren, Häfen und Standorten mit Anlagen des Kombinierten Verkehrs, sowie die Erarbeitung von Konzepten oder Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen und zur Verzahnung der Verkehrsträger</p> <p><b>Richtlinie zur Förderung von Lastenfahrrädern</b>  <a href="https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderung-von-lastenfahraedern/">https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderung-von-lastenfahraedern/</a>                      Anschaffung und Inbetriebnahme von neuen Lastenfahrrädern (mit oder ohne E-Hilfsmotor)</p>
<b>Hessen</b>	<p><b>Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Logistik und Mobilitätsinnovationen'</b>  <a href="https://www.innovationsfoerderung-hessen.de/logistik-und-mobilitaet">https://www.innovationsfoerderung-hessen.de/logistik-und-mobilitaet</a>                      Förderung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben die über die Plattform House of Logistics and Mobility (HOLM) in Hessen durchgeführt werden; Fokus auf innovativen Lösungen mit konkretem Anwendungs- und Umsetzungsbezug, Ziel ist Stärkung des Logistikstandorts Hessen; förderfähig sind Sach- und Personalausgaben von KMU und gemeinnützige Organisationen bis zu 50 %, Forschungseinrichtungen und Hochschulen bis zu 100 %</p>
<b>NRW</b>	<p><b>Handlungskonzept Schwerer Straßengüterverkehr</b>  <a href="https://www.wirtschaft.nrw/system/files/media/document/file/mwike_br_schwerer_gueterverkehr_web.pdf">https://www.wirtschaft.nrw/system/files/media/document/file/mwike_br_schwerer_gueterverkehr_web.pdf</a>                      Neben Informationsangeboten für Unternehmen sollen auch Pilotprojekte zur Nutzung von brennstoffzellenantrieben und batterieelektrischen Fahrzeugen im Straßengüterverkehr und Beschaffungsinitiativen unterstützt werden.</p>

- a VM (2021).
- b HMWEVW (2023).
- c MUNV (2023a).
- d VM (2020b).
- e Hessen Mobil (o.J.).
- f VM (2020b).
- g Prinzipiell können Mittel aus diesem Programm für Strategien zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes einschließlich einer nachhaltigen Mobilität vergeben werden, zum Beispiel: Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagement öffentlich-rechtlicher Gebietskörperschaften, Radverkehrskonzepte für den Alltagsverkehr, Park & Ride-Anlagen als Schnittstelle zum ÖPNV, energieeffiziente und klimafreundliche Antriebe im ÖPNV.
- h Richtlinie (EU) 2019/1161 (umgesetzt in Deutschland durch Bundestag 2021), definiert unter anderem Mindestquoten für die Beschaffung von Fahrzeugen und Verkehrsleistungen durch die öffentliche Hand.
- i VM (2020c).
- j Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2020).
- k Vgl. auch Abschnitt 4.4 zur Strategie Ladeinfrastruktur des Landes (e-mobil BW GmbH 2020).
- l HMWEVW (2021).

**Agora Verkehrswende (2024) |** Mechanismen zur reinen Weitergabe etablierter Förderinstrumente des Bundes wie Regionalisierungsmittel oder Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind nicht aufgeführt. Alle URLs zuletzt abgerufen am 4.2.2024.



## 5.2 Beratung, Vernetzung und Weiterbildung

Die Angebote in den Ländern für Beratung, Vernetzung und Weiterbildung sind formal divers und genau wie die Förderinstrumente decken sie eine große Bandbreite von Themen ab (vgl. Tabelle 4). Durch übergreifende Netzwerktätigkeit können Landesagenturen neben der Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch unter anderem dazu beitragen, dass verschiedene Verwaltungseinheiten horizontale Themen gemeinsam in den Blick nehmen (Beispiel: Stadt-Umland-Verbindungen und Pendelverkehr im Zukunftsnetz Mobilität NRW).

Für die Wirksamkeit entsprechender Angebote ist es in jedem Fall wichtig, dass die vorhandenen Ressourcen zur Aufgabe passen. So sollte beispielsweise im Falle von Förderberatungen die Anzahl der Stellen proportional zum Umfang der Förderprogramme sein. Diesbezüglich können Landesagenturen und andere Einrichtungen gegebenenfalls flexibler agieren als Verwaltungen und Sachmittel aus neuen oder zeitweise aufgestockten Förderprogrammen für befristete Stellen zur Beratung und Bearbeitung von Anträgen verwenden, ohne dass in Behörden dafür Stellenpläne geändert werden müssen. Für Regelprozesse sind jedoch auch entsprechend langfristig angelegte Beratungs- und Bewilligungsstellen notwendig. Umgekehrt können die Länder zudem selbst Stellen fördern. So stellt Hessen von Sommer 2023 bis 2030 insgesamt rund 23 Millionen Euro für Personal zur Nahmobilitäts-Koordination für 20 der 21 hessischen Landkreise zur Verfügung und deckt damit in der Regel 80 Prozent der für den Kreis anfallenden Personalausgaben für die geförderte Stelle. Die Nahmobilitäts-Koordinierenden sollen vor allem kleine kreisangehörige Kommunen fachlich bei der Umsetzung von konkreten Infrastrukturprojekten unterstützen.<sup>88</sup> Auch Baden-Württemberg finanziert allen 45 Stadt- und Landkreisen seit Herbst 2023 für zwei Jahre je eine Koordinationsstelle für Mobilität und Klimaschutz (gemäß § 29 und § 43 Abs. 3 KlimaG BW). Für weitere befristet finanzierte Personalstellen bei den Kommunen gibt es bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (NVBW) oder der Landesenergieagentur (KEA BW) je Thema einen zentralen Anlaufpunkt. Neben Betreuung und Netzwerk-

pflege werden diese Stellen auch einen Überblick darüber halten, welche Aufgaben die Personen in den Kommunen wahrnehmen.

Zusätzlich zu den eher interaktiven Formen der Unterstützung wie Beratung, Veranstaltungen oder Fortbildungsmöglichkeiten, können die Länder der kommunalen Ebene auch Arbeitshilfen und Leitfäden zur Verfügung stellen. Dadurch, dass sie relevante Informationen, Erfahrungen und Prozesse strukturiert und gebündelt darstellen, können solche Angebote eine signifikante Arbeitserleichterung für kommunale Akteur:innen bedeuten. Sie können zudem auch dazu genutzt werden, relevante Förderungen, Strategien und Zielsetzungen seitens des Landes zu kommunizieren. Beispiele sind die Handlungsleitfäden für Fußverkehrsplanung aus Baden-Württemberg<sup>89</sup> und NRW<sup>90</sup>, der Leitfaden für den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur aus NRW<sup>91</sup> und die Arbeitshilfe für die Erstellung und Fortschreibung integrierter Stadtentwicklungskonzepte aus Brandenburg<sup>92</sup>.

Mit der House of Logistics and Mobility (HOLM) GmbH fördert das Land Hessen gemeinsam mit der Stadt Frankfurt eine unabhängige Entwicklungs- und Vernetzungsplattform für die Zukunft der Logistik und Mobilität. Die HOLM GmbH betreibt ein eigenes Gebäude, in dem eingemietete Innovationsabteilungen und Projektbüros von Unternehmen in unmittelbarer Nähe zu wissenschaftlichen Instituten, Lehrstühlen, Forschungszentren, Start-ups und Institutionen der öffentlichen Hand arbeiten und forschen können. So sollen anwendungsorientierte Innovationen entwickelt und gemeinsame Projekte durchgeführt werden. Zudem betreibt HOLM eine digitale Innovationsplattform und richtet Veranstaltungen für unterschiedliche Zielgruppen aus.<sup>93</sup>

88 Persönliche Kommunikation mit A. Busch-Geertsema, 15.01.2024.

89 VM (2022a).

90 AGFS (2018).

91 ElektroMobilität NRW (2022).

92 MIL (2021).

93 HOLM (2021).

Beispiele für Landesagenturen, Beratungsstellen und Arbeitsgemeinschaften

Tabelle 4a

Bundesland	
<b>Fußverkehr, Radverkehr, Nahmobilität</b>	
<b>Baden-Württemberg</b>	<p><b>Abteilung „Neue Mobilität“ Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH</b>  <a href="https://www.nvbw.de/aufgaben/neue-mobilitaet">https://www.nvbw.de/aufgaben/neue-mobilitaet</a>  berät und vernetzt Kommunen, Verkehrsverbünde und weitere Akteure in den Themenfeldern Fußverkehr, Ortsmitten, Radverkehr, Mobilitätsdaten und -dienste, Klimaschutz im Verkehr, demnächst auch Klimakommunikation; Marke aktiv-mobil BW</p> <p><b>Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK)</b>  <a href="https://www.agfk-bw.de/">https://www.agfk-bw.de/</a>  für Mitgliedskommunen: Fachveranstaltungen und -informationen, Beratungsangebote, Kampagnen und Aktionen, Vernetzungsmöglichkeiten, Interessensvertretung bei Land und Bund; gefördert vom Land</p>
<b>Hessen</b>	<p><b>Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)</b>  <a href="https://www.nahmobil-hessen.de/ueber-die-agnh/">https://www.nahmobil-hessen.de/ueber-die-agnh/</a>  hat mit Kommunen im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen das landesweite Infrastrukturkonzept Rad-Hauptnetz-Hessen<sup>9</sup> erstellt, für Mitgliedskommunen (Mitgliedschaft vom Land finanziert): Kampagnen, Kommunikationsmaterialien, Service-Angebote und Beratungen („Checks“), Fortbildungsangebote der Hessischen Akademie für Nahmobilität, für alle: Fachveranstaltungen, Maßnahmenpakete, Musterlösungen, Qualitätsstandards</p>
<b>NRW</b>	<p><b>Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)</b>  <a href="http://www.agfs-nrw.de/">http://www.agfs-nrw.de/</a>  für Mitgliedskommunen: Zugang zu Fördermitteln des Landes im Bereich Öffentlichkeitsarbeit, Fachveranstaltungen und -informationen, Beratungsangebote und Hilfestellungen (wie Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit), Kampagnen und Aktionen, Vernetzungsmöglichkeiten, Interessensvertretung bei Land und Bund; gefördert vom Land</p>
<b>ÖPNV</b>	
<b>Brandenburg</b>	<p><b>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) Kompetenzstelle Bahnhof</b>  <a href="https://www.vbb.de/vbb-themen/bahnhofskonzepte/">https://www.vbb.de/vbb-themen/bahnhofskonzepte/</a>  unterstützt Kommunen und andere Bahnhofseigner:innen bei der ganzheitlichen Betrachtung und Entwicklung von Bahnhöfen als Verknüpfungsanlagen</p> <p><b>VBB Vernetzungsstelle Bike and Ride</b>  <a href="https://www.vbb.de/vbb-themen/bahnhofskonzepte/bike-and-ride-anlagen/">https://www.vbb.de/vbb-themen/bahnhofskonzepte/bike-and-ride-anlagen/</a>  berät Kommunen zu Art und Eignung verschiedener Abstellanlagen, geeigneten Förderprogrammen und bei der Standortsuche</p>
<b>NRW</b>	<p><b>Kompetenzcenter NRW</b>  <a href="https://www.kompetenzcenter.nrw/">https://www.kompetenzcenter.nrw/</a>  Kooperation des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr mit Verkehrsverbänden: vier Kompetenzcenter zu den Themen Digitalisierung, Integraler Taktfahrplan, Marketing, und Sicherheit für landesweite Zusammenarbeit bei überregionalen Themen, für einen verbesserten Austausch innerhalb der Branche, landesweit vereinbarte Maßstäbe zu Weiterentwicklung des ÖPNV</p>
<b>E-Mobilität</b>	
<b>Baden-Württemberg</b>	<p><b>e-mobil BW</b>  <a href="https://www.e-mobilbw.de/">https://www.e-mobilbw.de/</a>  zentrale Anlaufstelle des Landes für Beratung, Netzwerke und Förderinformationen im Bereich der Antriebswende; arbeitet mit Kommunen, Wissenschaft und Unternehmen</p>
<b>Brandenburg</b>	<p><b>Stabsstelle Anwendung Elektro- und Wasserstoffmobilität (SAEW)</b>  <a href="https://energieagentur.wfbb.de/wir-ueber-uns/stabsstelle-anwendung-elektro-und-wasserstoffmobilitaet#">https://energieagentur.wfbb.de/wir-ueber-uns/stabsstelle-anwendung-elektro-und-wasserstoffmobilitaet#</a>  berät Kommunen und Unternehmen zu Themen rund um Lade- bzw. Tankinfrastruktur und bei der Fuhrparkumstellung</p>

Beispiele für Landesagenturen, Beratungsstellen und Arbeitsgemeinschaften

Tabelle 4b

Bundesland	
Hessen	<p>„Strom bewegt!“ – Geschäftsstelle Elektromobilität der LandesEnergieAgentur (LEA)  <a href="https://www.lea-hessen.de/aufgabenbereiche/strom-bewegt/">https://www.lea-hessen.de/aufgabenbereiche/strom-bewegt/</a>            vielfältige Angebote für unterschiedliche Zielgruppen; berät unter anderem Kommunen und ÖPNV-Unternehmen zur Fuhrparkumstellung (z. B. eCoach) und bietet Schulungen für kommunale Mitarbeiter:innen (eLotse)</p>
NRW	<p>ElektroMobilität NRW  <a href="https://www.elektromobilitaet.nrw/">https://www.elektromobilitaet.nrw/</a>            berät Kommunen, Unternehmen und Privatpersonen; erstellt Leitfäden (wie zum „Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur“<sup>b</sup>); bietet Schulungen und Informationsveranstaltungen</p>
<b>verkehrsträgerübergreifend</b>	
Baden-Württemberg	<p>KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH  <a href="https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet">https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet</a>            bietet u. a. Initialberatung für Kommunen, Vernetzungsangebote sowie Informationen zu Good Practice und Klimamobilitätsplänen</p> <p>Anlaufstelle Klimaschutz im Verkehr  <a href="https://www.klimaschutz-bewegt.de/einstiegsberatung/">https://www.klimaschutz-bewegt.de/einstiegsberatung/</a>            berät Kommunen zu Handlungsmöglichkeiten, Ansprechpartnern, Instrumenten, Fördermöglichkeiten (Bund und Land), Best Practices; stellt zielgruppenspezifische Informationsmaterialien zur Verfügung; führt regelmäßig Informations- und Vernetzungsveranstaltungen durch; zusätzliche Themenschwerpunkte sind Parkraummanagement und klimaschutzorientierte Verkehrsplanung.</p>
Hessen	<p>Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung  <a href="https://mobilitaetsplanung-hessen.de/">https://mobilitaetsplanung-hessen.de/</a>            unterstützt Kommunen und Landkreise: bei Vorbereitung, Durchführung und Umsetzung nachhaltiger, integrierter Mobilitätsplanung auf Basis der europäischen Richtlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP); durch Förderberatung, Vernetzungsangebote, Projekte, Veranstaltungen und Fortbildungen; Schnittstelle zu Bund und EU-Ebene</p>
NRW	<p>Zukunftsnetz Mobilität NRW<sup>c</sup>  <a href="https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/">https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/</a>            thematische Schwerpunkte: kommunales Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit; Angebot: individuelle Beratung und Begleitung von Projekten, Qualifizierungsangebote, Vernetzung über Fachforen und Veranstaltungen, Online-Tools und Umsetzungshilfen; Voraussetzung: Mitgliedschaft der Kommune mit Ansprechperson vor Ort und vorhandene Rahmenvereinbarung</p>

a AGNH (o. J.).

b Beispielsweise für Kommunen zum Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur (ElektroMobilität NRW 2022).

c Mehr zur Genese dieses Netzwerks findet sich in Agora Verkehrswende (2022b), S. 53.

## 6 | Projekte auf Landesebene

Die Länder können entweder im Rahmen eigener Gesetzgebung und übergeordneter Strategien konkrete Maßnahmen definieren (vgl. Abschnitt 4.2) – oder sie können ein strategisch angelegtes Einzelprojekt konzipieren, das möglicherweise in der Folge auch Teil eines übergeordneten Ansatzes wird. Neben ihrem operativen Beitrag zur Verkehrswende können solche Projekte auch eine wichtige Rolle hinsichtlich der Kommunikation spielen – sowohl in die Gesellschaft hinein als auch innerhalb der politischen und Verwaltungsstrukturen. Im Idealfall vermitteln sie ein leicht verständliches und attraktives Zielbild und bieten damit sowohl einen Wiedererkennungswert als auch Identifikationspotenzial. Zugleich erzeugen Projektnamen wie i2030 (vgl. Abschnitt 6.2) im positiven Sinne einen gewissen Handlungsdruck bei allen Beteiligten. Im Folgenden sind einige der Beispiele dokumentiert, die in den Gesprächen mit den Expert:innen der Länder besondere Erwähnung gefunden haben. Dabei lag der Fokus nicht auf Einzelvorhaben wie dem Bau einer neuen SPNV-Strecke, sondern auf landesweiten Konzepten.

### 6.1 Radverkehr

Das Verleihsystem StadtRAD Hamburg existiert bereits seit 2009 und war eines der ersten öffentlich finanzierten, stationsbasierten BikeSharing-Systeme in Deutschland. Das Angebot wurde seither mehrfach ausgebaut und umfasst mit Stand Sommer 2023 etwa 3.500 Räder, 39 Lastenpedelecs und 290 Stationen mit respektiven Zielwerten von 4.500, 70 und 350.<sup>94</sup> Das StadtRAD wurde seitens der Stadt durchgängig aktiv beworben und aufgrund des hohen Wiedererkennungswerts der rot lackierten Fahrräder hat das System viel zur Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Stadt beigetragen.

In Brandenburg wird das Vorhaben, gemeinsam mit den Kommunen ein baulastträgerübergreifendes Radnetz Brandenburg mit hoher Konnektivität und baulichen Qualitätsstandards zu konzipieren, als eine der wesentlichen Maßnahmen im Rahmen der Radstrategie des Landes angesehen.<sup>95</sup> Das Netz soll Radvorrangrouten und Radschnellwege einbeziehen, sowohl alltagstauglich als auch touristisch attraktiv sein und an den Grenzen

zu anderen Bundesländern und zu Polen Kontinuität gewährleisten. Auf Basis einer Potenzialanalyse<sup>96</sup> wird bis 2024 ein Konzept 2024 erstellt, das Ziele für 2030 für die in der Baulast des Landes liegenden Teile enthalten und spätestens 2045 vollständig umgesetzt sein soll. Bei der Landesregierung sind zwei Radverkehrsbeauftragte beschäftigt, die unter anderem für die Ausschreibung und Vergabe der Konzepterstellung verantwortlich sind. Ein umfassendes Beteiligungsverfahren<sup>97</sup> mit über 80 Stakeholdern (Kommunen und Interessensverbände) wurde in diesem Zusammenhang als wertvoller Bestandteil des Prozesses erachtet. Das Projekt orientiert sich unter anderem am Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt (LRNV 2020) mit einer geplanten Gesamtlänge von 4.720 Kilometern.<sup>98</sup>

In Baden-Württemberg bietet das Verkehrsministerium Kommunen und Landkreisen die Möglichkeit, Partner in der Initiative RadKULTUR<sup>99</sup> zu werden und über ein Jahr Förderung für Veranstaltungen und Aktionen zu erhalten, die von landesweiten Ansätzen ergänzt werden. Die Kommunen beteiligen sich über personelle Ressourcen und eine einjährige Fortsetzung der Aktivitäten aus eigenen Mitteln. Die Initiative fokussiert auf die Aspekte Image, Wissen und emotionale Elemente der Radmobilität.<sup>100</sup>

### 6.2 ÖPNV

Auch das Regiobus-Konzept Baden-Württembergs ist zentraler Bestandteil einer übergeordneten ÖPNV-Strategie,<sup>101</sup> wird aber als eigenständiges Projekt kommuniziert. Neben dem konzeptionellen und kommunikativen Anteil besteht der hauptsächliche Beitrag des Landes in einem eigenständigen Förderprogramm,<sup>102</sup> da es nicht selbst für die Bestellung von Busverkehren verantwortlich ist. Über dieses Programm werden auch Angebotsmerkmale definiert, die eine Linie erfüllen muss, um als Teil des Regiobus-Systems förderfähig zu sein. Sie muss unter anderem dazu dienen, Lücken im SPNV-Netz

94 BVM (o. J.b).

95 MIL (2023b).

96 PTV (2021).

97 MIL (2023a).

98 MID (2023).

99 NVBW (2023).

100 Wuppertal Institut; Omnitrend (2014).

101 VM (2022c), vgl. Abschnitt 4.3.

102 VM (2022e).

zwischen Oberzentren, Mittelzentren und Flughäfen zu schließen (in Orientierung am Zielkonzept für den SPNV, vgl. Abschnitt 4.3) und im Sinne eines integrierten Fahrplans Anschlüsse an Regionalzugverbindungen gewährleisten. Regiobusse müssen je nach Wochentag zwischen 4, 5 oder 6 Uhr und Mitternacht mindestens im Stundentakt verkehren und mit Niederflurbussen bedient werden, die mit WLAN und USB-Anschlüssen ausgestattet sind.<sup>103</sup> Aus einem Netz mit 46 Linien, die Ende 2022 auf etwa 1.200 Kilometern verkehrten, könnten im Endausbau etwa 90 Linien werden.<sup>104</sup>

In Brandenburg existiert ein ähnlicher Ansatz für die Verbesserung des Busangebots in der Fläche: das PlusBus-Konzept. PlusBus ist eine geschützte Marke der Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH, die auch andersorts für Regionalbuslinien lizenziert werden kann, wenn sie folgende Bedingungen erfüllen: Sie fahren montags bis freitags von 6 bis 20 Uhr sowie am Wochenende mit stündlicher Taktung und das unabhängig von Schul- und Ferienzeiten. Außerdem müssen sie einen Anschluss an S- oder Regionalbahnen bieten und immer die gleiche Strecke befahren (die also beispielsweise keinen Kürzungen an Wochenenden unterliegen darf).<sup>105</sup> In Brandenburg ist der VBB für die Lizenzierung der Linien und die Fahrplankoordination mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zuständig. Dort können sowohl bestehende Linien, die die Kriterien erfüllen, als auch neue Linien Teil des PlusBus-Angebots werden. Sie müssen dafür Anschlüsse an den SPNV innerhalb von 15 Minuten gewährleisten<sup>106</sup> und werden vom Land Brandenburg zusätzlich zur ÖV-Grundfinanzierung mit 0,40 Euro pro Fahrplankilometer gefördert.<sup>107</sup> Ein wichtiger Aspekt des PlusBus-Konzepts ist die gemeinsame Vermarktung und Wiedererkennbarkeit über verschiedene Anbieter hinweg.

Wie auch der Regiobus in Baden-Württemberg sollen PlusBusse Lücken im SPNV-Netz schließen. Um in der Region Berlin-Brandenburg zugleich auf der Schiene flächendeckend ein möglichst attraktives und leistungsfähiges Angebot als Rückgrat für den regionalen Umweltverbund und auch den Schienengüterverkehr

zu gewährleisten, hat die Landesregierung in Zusammenarbeit mit dem Land Berlin, dem VBB und der DB Netz AG das Projekt i2030 auf den Weg gebracht. Damit sollen Engpässe und somit infrastrukturelle Grenzen der Angebotsverbesserung beseitigt werden, unter anderem um die Fahrgastzahlen verdoppeln zu können. Das Projekt umfasst acht Schienenkorridore rund um die Hauptstadt und Teile der Berliner S-Bahn, in denen etwa 200 Kilometer Strecke reaktiviert, neu- oder ausgebaut werden sollen. Entlang dieser Korridore sollen auch um die 100 Stationen neu- oder ausgebaut werden und im Zielszenario auf mehr Verbindungen im 10- beziehungsweise 20- bis 30-Minutentakt gefahren werden (S-Bahn respektive Regionalverkehr). Aktuell sind Investitionen von mehr als 10 Milliarden Euro geplant.<sup>108</sup>

Die Projektpartner von i2030 appellieren auch an die Bundesebene mit dem Wunsch, Planungsbeschleunigungen zu ermöglichen, um die vorgesehenen – und im Rahmen einer klimafreundlichen Verkehrswende als notwendig erachteten – neuen Angebote so schnell wie möglich realisieren zu können.<sup>109</sup>

Eine weitere Möglichkeit, welche den Ländern zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV offensteht, ist die Finanzierung vergünstigter Zeitkarten für bestimmte Gruppen. Als erstes Land stellt Hessen seit 2018 allen Landesbediensteten ohne zusätzliche Kosten für die Nutzer:innen ein Landesticket aus (die aktuelle Vereinbarung gilt bis 2024). Das Ticket ist landesweit sowie in einigen angrenzenden Gebieten gültig und beinhaltet in Randzeiten und am Wochenende eine Mitnahmeregelung.<sup>110</sup> Das Angebot kam 2021 etwa 172.000 Menschen zugute<sup>111</sup> und die erste Evaluation ein Jahr nach Einführung wies Emissionseinsparungen von etwa 30.000 Tonnen CO<sub>2</sub> aus.<sup>112</sup> Vor der Einführung des Landestickets gab es in Hessen bereits seit 2017 für 365 Euro das Schülerticket, seit 2020 das Seniorenticket<sup>113</sup> und seit August 2023 gibt es das Deutschlandticket vergünstigt (31 Euro pro

103 VM (o. J.c).

104 VM (o. J.b).

105 MDV (o. J.).

106 Solange der jeweilige SPNV-Takt diese ermöglicht.

107 VBB (2022).

108 VBB (o. J.).

109 VBB et al. (2020).

110 HMDISH (o. J.).

111 HMDF (2021).

112 Kellerhoff; Gruschwitz (2019).

113 HMWEVW (o. J.a).

Monat) als Hessenpass mobil für einkommensschwache Gruppen.<sup>114</sup>

Baden-Württemberg bietet Schüler:innen, Studierenden, Azubis und Freiwilligendienstleistenden eine landesweite Jahreskarte für 365 Euro an. Im Dezember 2023 wurde dieses Angebot auf ein vergünstigtes Deutschlandticket zum gleichen Preis umgestellt.<sup>115</sup>

NRW bietet seit Ende 2021 den App-basierten, landesweit einheitlichen eTarif eezy an, der durch Check-in/Check-out und Abrechnung auf Basis der Luftlinie zwischen Start- und Zielhaltestelle einen einfachen Zugang zum ÖPNV bietet. Dieser Tarif ergänzt das Deutschlandticket für Gelegenheitsnutzende durch die Garantie, dass ab einer abgerechneten Summe von 49 Euro (dem Preis des Deutschlandtickets Stand Januar 2024) für den Rest des jeweiligen Monats gratis gefahren werden kann.<sup>116</sup>

Auch die Einrichtung einer landesweiten Dachmarke für den ÖPNV kann helfen, diesen erstens sichtbarer und zweitens niedrigschwelliger nutzbar zu machen. Es entsteht ein Wiedererkennungseffekt und alle relevanten Informationen können den Nutzenden gebündelt verfügbar gemacht werden, unabhängig von zum Beispiel den Verkehrsverbundstrukturen im Land. Beispiele sind bwegt (Baden-Württemberg) und mobil.nrw. Beide Marken werden von den jeweiligen Ministerien, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden gemeinsam getragen.

---

114 HMWEVW (o. J.b).

115 VM (2023a).

116 VRS (o. J.).

# 7 | Daten und Digitalisierung

Eine umfassende und aktuelle Verfügbarkeit von Daten ist für die Verkehrswende in dreierlei Hinsicht von besonderer Bedeutung. Erstens ist es wichtig, dass den Entscheidungsebenen möglichst aktuelle Informationen zum Mobilitätsverhalten vorliegen – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr –, um entsprechende Entwicklungen im Blick zu haben und so mögliche Anpassungsbedarfe bei der Umsetzung ihrer Strategien identifizieren zu können. Zweitens werden Echtzeitdaten benötigt, um Nutzenden zuverlässige und integrierte Informationen zu ihren Mobilitätsoptionen zur Verfügung stellen und diese Angebote effizient und effektiv steuern zu können. Und drittens basieren alle systematischen Prognosen und Szenarienberechnungen des zukünftigen Verkehrsgeschehens auf einer Vielzahl von Daten zur Entwicklung relevanter demografischer, wirtschaftlicher und verkehrsbezogener Parameter.

## 7.1 Erhebungen: Der Blick zurück

Die bundesweite Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD), die den landesweiten Standard in Hinblick auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung darstellt, wurde bisher immer in relativ großen Abständen durchgeführt (2002, 2008, 2017, in Vorbereitung zur Veröffentlichung: 2023) sodass auch die von vielen Städten und Regionen genutzte Möglichkeit einer auf sie zugeschnittenen Ausweitung der Erhebung jeweils nur mit relativ großer Verzögerung neue Einblicke in Trends und Verhaltensmuster ermöglicht. Dennoch liefert die Untersuchung wertvolle Informationen und alle sechs näher betrachteten Bundesländer haben für die aktuelle Erhebung eine auf sie zugeschnittene Aufstockung beauftragt.<sup>117</sup> Derartige Aufstockungen können auch für andere Akteure wie etwa Kommunen, Verkehrsverbände, Nahverkehrsgesellschaften, Regional- und Zweckverbände durchgeführt werden. Für die MiD 2017 wurden sie beispielsweise von der Metropolregion Hamburg und der Hamburger Verkehrsverbund GmbH in Auftrag gegeben.<sup>118</sup> Im Sinne einer verbesserten Aktualität wird in Hamburg ergänzend zukünftig alle zwei Jahre mit einer an die MiD angelehnten Methodik die Mobilitäts-

erhebung Hamburg (MobiHam) durchgeführt. Die erste Untersuchung lief 2022.<sup>119</sup>

Kommunen haben außerdem die Möglichkeit, auf eigene Kosten die von der TU Dresden durchgeführte Untersuchung Mobilität in Städten (SrV<sup>120</sup>) zu beauftragen, die zuletzt 2013 und 2018 durchgeführt und 2023 aktualisiert wurde. Unter anderem das Land Brandenburg beteiligt sich an den kommunalen Kosten für die SrV und es wird darüber nachgedacht, wie auch während der Coronapandemie jährliche Erhebungen durchführen zu lassen, um aktuelle Entwicklungen besser verfolgen zu können.

## 7.2 Datenvernetzung für das Hier und Jetzt

Unter dem Motto „Mit Daten klimafreundliche Mobilität voranbringen“ wurde im Auftrag des Landes Baden-Württemberg die Open-Data-Plattform MobiData BW<sup>121</sup> eingerichtet. Sie wird von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) betrieben und stellt unter anderem Daten zu folgenden Themen bereit: ÖPNV Fahrplan- und Echtzeitdaten mit Linienverläufen, Haltestelleninformationen, E-Ladesäulen, Informationen zu Sharing-Angeboten, statische und dynamische Parkdaten, Radzählstellen und Rad-Service-Punkte sowie das Radwegenetz. Diese Daten sollen über eine Verfügbarkeit in unterschiedlichen Systemen (wie Apps, lokalen Echtzeitanzeigen oder Tourismuskarten) die möglichst reibungslose Nutzung und Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel im Sinne des Ansatzes *Mobility as a Service* (MaaS) ermöglichen. Zu den weiteren Angeboten des MobiData BW Teams gehört es, Projekte zu initiieren und zu begleiten, durch die entweder neue Daten generiert oder neue Anwendungen mit vorhandenen Daten entwickelt werden. Außerdem betreut das Team das Netzwerk kommunaler Datenmanager:innen, deren Stellen vom Land mitfinanziert werden.

119 Abteilung Verkehrsentwicklung und Mobilitätsstrategie (2023).

120 Ursprünglich: System repräsentativer Verkehrsbefragungen; 2018 umfasste die Erhebung 118 Untersuchungsräume mit 135 Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr (o. J.).

121 NVBW (o. J.).

117 Infas (o. J.).

118 Follmer et al. (2019).

Eine weitere Aufgabe des MobiData BW Teams ist es, eine angemessene Qualitätssicherung und – über vertraglich festgelegte Lieferpflichten für die Dateninhabenden – eine kontinuierliche Verfügbarkeit zu gewährleisten. Zudem ist für eine Bereitstellung von Daten über die Mobilithek des Bundes als nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten<sup>122</sup> die Kompatibilität mit Bundesdatenstrukturen von Bedeutung. Baden-Württemberg gehört mit NRW außerdem zu den ersten Ländern, die sich dem bundesweiten Mobility Data Space<sup>123</sup> angeschlossen haben, einem Datenmarktplatz für Firmen, Institutionen und Organisationen.

Mit der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive, der Landesagentur NRW.MobiDrom<sup>124</sup> und dem Landesprogramm MaaS NRW<sup>125</sup> verfolgt NRW einen vergleichbaren Ansatz wie Baden-Württemberg in Hinsicht auf Datenverfügbarkeit, -qualität und -nutzung. Die Digitalisierungsoffensive ist eine gemeinsame Initiative des Verkehrsministeriums, der Zweckverbände und der Verkehrsverbände und -unternehmen in NRW, in deren Rahmen auch noch weitere Projekte laufen, die angebots- und nutzungsorientiert Ausbau und Entwicklung der ÖPNV-Dateninfrastruktur, von elektronischem Ticketing mit verbundübergreifenden Tarifen und von Echtzeitinformationen zu Verfügbarkeit und Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote vorantreiben sollen.<sup>126</sup>

Der Hamburger Senat hat unter dem Titel Verkehr 4.0 bereits im Jahr 2016 eine „Strategie zur Weiterentwicklung und Umsetzung von Maßnahmen Intelligenter Transportsysteme in Hamburg“<sup>127</sup> beschlossen. Die Strategie enthält folgende Handlungsfelder, die alle auch auf der Verfügbarkeit miteinander kompatibler, qualitätsgesicherter Daten und Informationen aufbauen: intelligente Verkehrssteuerung und -lenkung, intelligente Infrastruktur, intelligentes Parken, Mobilität als Service (entspricht MaaS), automatisierte und vernetzte Mobilität. In einem Fortschrittsbericht von 2018<sup>128</sup> wurden zu diesen Themen unter anderem Zielbilder für 2030, Zwischen-

ziele für 2021 und spezifische Kernprojekte formuliert. Diese wurde im Rahmen der Ausrichtung des ITS-Weltkongress 2021 zu 42 Ankerprojekten weiterentwickelt.<sup>129</sup> Gegenwärtiges Ziel der Hamburger Aktivitäten in diesem Bereich ist es, mithilfe von Fördermitteln des Bundes zur Metropol-Modellregion Mobilität zu werden.<sup>130</sup> Aktuell liegt der Fokus dabei auf verschiedenen Projekten zu autonomen und vernetzten Verkehren. Neben einem Referat Digitale Mobilität mit zwei Stellen in der zuständigen Behörde für Verkehr und Mobilitätswende<sup>131</sup> ist die New Mobility Solutions Hamburg GmbH an diesem Projekt beteiligt.

### 7.3 Verkehrsmodelle: Der Blick in die Zukunft

Eine wichtige Voraussetzung für eine vorausschauende und integrierte Verkehrsplanung ist die Möglichkeit, die Entwicklung der Mobilitätsnachfrage und somit des Verkehrsgeschehens unter verschiedenen politischen und gesellschaftlichen Szenarien abzuschätzen. Dabei sollen auch relevante Rahmenbedingungen wie Energiepreise, Bevölkerungsentwicklung oder finanzpolitische Entscheidungen berücksichtigt werden können. Zu diesem Zweck werden Verkehrsnachfragemodelle genutzt (im Folgenden: Verkehrsmodelle). Sie verwenden Eingangsgrößen wie Anfangs- und Zielorte für Mobilität (inklusive der räumlichen Verteilung der Wohnbevölkerung, Arbeits- und Ausbildungsplätzen, Zielen für Einkauf, Freizeit, medizinischer Versorgung und Behörden) sowie Netzdaten zu Infrastruktur und Angeboten für die betrachteten Verkehrsträger. Die Ergebnisse basieren zusätzlich auf Annahmen zu den Mobilitätsentscheidungen von Bevölkerung und Unternehmen unter den jeweiligen Rahmenbedingungen. Die Modelle werden mithilfe eines oder mehrerer Basisjahre kalibriert, für die Modellergebnisse mit echten Daten verglichen werden können. Im Idealfall enthält ein Verkehrsmodell dann den digitalen Zwilling des realen Verkehrssystems – erst im Istzustand und dann so, wie es im Prognosejahr aussehen soll.

122 BMDV (2022).

123 DRM (2023).

124 VRR (2023).

125 Ebd.

126 VRR (2020).

127 BWVI (2016).

128 Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2018).

129 BVM (o. J.a).

130 BVM (2022b).

131 BVM (2023a).



In vielen Kommunen – besonders in den größeren – kommen solche Modelle zum Einsatz und manche Länder lassen ebenfalls eigene Verkehrsmodelle erstellen. Die entsprechenden Verfahren sind daten-, kosten- und zeitintensiv und die Modelle müssen zudem nach ihrer Erstellung kontinuierlich gepflegt werden, um sie aktuellen Entwicklungen anzupassen. Daher können die Länder ihre Kommunen unterstützen, indem sie ihnen die Nutzung und bei Bedarf Anpassung der Landesmodelle für eigene Planungen ermöglichen. Dies ist zum Beispiel in Bayern der Fall, dessen Verkehrsmodell 2035 als Prognosejahr betrachtet.<sup>132</sup> Auch das landesweite Verkehrsmodell Baden-Württembergs sollen Planungsbehörden und öffentlichen Aufgabenträger dann für ihre Arbeit nutzen können, wenn es plangemäß 2025 verfügbar sein wird.<sup>133</sup>

Hamburg verfügt bereits seit einigen Jahren über ein Verkehrsmodell (Prognosejahr 2030), mit dessen Hilfe unter anderem Szenarien für die Strategie Mobilitätswende berechnet wurden, die im November 2023 beschlossen wurde.<sup>134</sup> In NRW befindet sich ein Landesverkehrsmodell für das Prognosejahr 2035 im Aufbau, das vornehmlich dazu genutzt werden soll, Bedarfspläne für den ÖPNV, für Radschnellverbindungen und für Landesstraßen erstellen zu können.<sup>135</sup> Dieses Modell soll nach seiner Fertigstellung ebenfalls interessierten Dritten zugänglich gemacht werden.

Es ist generell zu beachten, dass die im jeweiligen Modell enthaltenen Annahmen zu sowohl der Entwicklung volkswirtschaftlicher Rahmensetzungen oder der Energie- und Fahrkartenpreise als auch zur Abhängigkeit von Mobilitätsentscheidungen von diesen Faktoren einen sehr großen Einfluss auf die prognostizierte Nachfrage haben. Diese sollten somit im Rahmen regionaler Verkehrsmodellierungen auf eine entsprechende Aktualität überprüft werden.

---

132 StMB (2022a).

133 VM (o. J.a).

134 Gessert (2020); BVM (2023b).

135 Plück; Schiller (2022).

# 8 | Zusammenarbeit und Kommunikation

## 8.1 Zusammenarbeit auf behördlicher Ebene

Die Ressortzuständigkeiten für Verkehr und Mobilität beziehungsweise Klimaschutz liegen in den Ländern generell in der Hand verschiedener Ministerien, teilweise auch in der Hand unterschiedlicher Parteien (vgl. Tabelle 1, Abschnitt 2.2). Bei der Planung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen sind zudem häufig eine oder mehrere nachgeordnete Behörden oder weitere Verwaltungsebenen beteiligt. Diese häufig recht vielfältigen Konstellationen machen es aus Sicht vieler Beteiligter besonders wichtig, transparente und stabile Strukturen für Kommunikation und Abstimmung zu schaffen. Dabei werden bisweilen auch relevante Akteure aus dem Privatsektor beteiligt.

In Brandenburg werden für Projekte, für die ressortübergreifende Beiträge und Beteiligungen als wichtig erachtet werden, Interministerielle Arbeitsgruppen (IMAG) unter der Leitung des hauptverantwortlichen Ministeriums gebildet. Beispiele sind die Erarbeitung des Klimaplan<sup>136</sup> (vgl. Abschnitt 4.1) oder der Radverkehrsstrategie<sup>137</sup> (vgl. Abschnitt 4.2). Auch in Baden-Württemberg existieren ressortübergreifende Arbeitsgruppen, unter anderem zum Thema Ladeinfrastruktur für Elektromobilität. Diese Gruppe trifft sich mindestens zweimal pro Jahr und beschäftigt sich mit der Entwicklung und Evaluation strategischer Maßnahmen. In ihr sind neben den Landesministerien auch relevante Landesagenturen vertreten.<sup>138</sup>

In Hamburg existiert als ständiges Gremium die Senatskommission (SenKo) für Klimaschutz und Verkehrswende. Unter Vorsitz des Ersten Bürgermeisters soll sie im achtwöchigen Turnus den Austausch zwischen den zuständigen Mitgliedern des Senats sowie den Hamburger Bezirken ermöglichen und bei der Umsetzung der entsprechenden Strategien unterstützen und beraten. In der SenKo kommen nicht nur die Senator:innen sowie Staatsrät:innen der für die beiden Themen verantwortlichen Häuser zusammen (vgl. Tabelle 1), sondern auch diejenigen aus der Finanz- und Innenbehörde, aus der Behörde für Wissenschaft, Forschung,

Gleichstellung und Verantwortliche aus den Bezirken.<sup>139</sup> Sowohl IMAG als auch die SenKo werden als wichtige und generell erfolgreiche Ansätze für ressortübergreifende Zusammenarbeit und – im Falle Hamburgs – die vertikale Einbeziehung der nächsten Verwaltungsebene erachtet.

Bei einer Umstrukturierung ministerieller Ressorts oder der Verlagerung einzelner thematischer Zuständigkeiten sollte jeweils darauf geachtet werden, dass nicht nur die personellen Kapazitäten im Sinne der Stellenzuweisung, sondern auch die fachlichen Expertisen und bestehende Netzwerkstrukturen (mit Kommunen, Verbänden usw.) „mitgenommen“ werden können. Und wenn neue Aufgaben entstehen, reicht eine einfache Neuaufteilung bestehender Stellen generell nicht, um diese dann auch fachgerecht bearbeiten zu können. Umschulungen oder die Schaffung neuer Stellen mit entsprechendem inhaltlichem Profil können dann nötig werden.

Aufgrund der engen räumlichen Verflechtung hat NRW Kooperationserklärungen mit dem niederländischen Verkehrsministerium und mit seinen fünf Partnerprovinzen unterzeichnet. In diesem Rahmen wird eine gemeinsame Arbeitsagenda fortgeschrieben und es finden regelmäßige Treffen auf Ministerienebene und Arbeitsebene statt.

Ein weiteres Beispiel für ein Instrument der sowohl ressortübergreifenden als auch innerhalb der Verwaltungsstrukturen vertikalen Zusammenarbeit ist das Hamburger Bündnis für den Rad- und Fußverkehr,<sup>140</sup> das auch in anderen Bundesländern als interessantes Vorbild erachtet wird. Das im Stadtstaat als sehr erfolgreich bewertete Instrument besteht aus einer gemeinsamen Rahmenvereinbarung zu übergeordneten Planungsprinzipien wie auch konkreten Zielsetzungen (beispielsweise zum Ausbau der Infrastruktur) und gemeinsamen Projekten. Eine operativ ausgerichtete Arbeitsgruppe und eine strategische Lenkungsgruppe sind für die relevanten Prozesse und Absprachen verantwortlich. Als

136 MLUK (o. J.); MLUK (2022).

137 MIL (2023b).

138 e-mobil BW GmbH (2020).

139 BUKEA (2020).

140 BVM (2022a); Es wurde von sieben der elf Senator:innen, dem Ersten Bürgermeister sowie allen Bezirksamtsleitungen und Vorsitzenden der Bezirksversammlungen unterzeichnet. Zusätzliche Bündnispartner sind die relevanten Landesbetriebe, städtische Gesellschaften, Verkehrsbetriebe und der Hamburger Verkehrsverbund.

ein zentraler Grund für den Erfolg des Bündnisses wurde genannt, dass es den Beteiligten hilft, ihre eigenen, sehr vielfältigen Zuständigkeiten in einem größeren Rahmen wahrzunehmen und gemeinsame Ziele zu verfolgen. Außerdem erzeugt das Bündnis eine gewisse Verbindlichkeit für diese Zusammenarbeit.

Die regionale Allianz für die Mobile Zukunft Münchens<sup>141</sup> bezieht sich in der Hauptsache auf das Gebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV), verfolgt also keinen landesweiten Ansatz. Das Projekt ist jedoch nicht explizit geografisch begrenzt, sodass Kooperationen mit angrenzenden Landkreisen möglich sind. Von öffentlicher Seite sind drei Staatsministerien<sup>142</sup> und alle am MVV beteiligten Kommunen involviert. Außerdem sind die Deutsche Bahn AG, die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern sowie mehrere große Unternehmen aus der Fahrzeugbranche<sup>143</sup> jeweils mit leitendem Personal in der Allianz vertreten. Der MVV ist für die Projektkoordination verantwortlich, wofür von Land und Landeshauptstadt zwei Stellen finanziert werden. Dadurch soll auch eine klare Umsetzungsorientierung im Rahmen der aktuellen Ziele gewährleistet sein – diese sind:

- unter Berücksichtigung existierender teilträumlicher und verkehrsträgerspezifischer Einzelstrategien eine regionale Gesamtmobilitätsstrategie mit Orientierung an den EU-Vorgaben für Sustainable Urban Mobility Plans zu erarbeiten;
- Problemfelder der staatlich-/interkommunalen Zusammenarbeit sind zu identifizieren und konkrete Lösungswege aufzuzeigen;
- konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilitätsangebote im Personenverkehr sowie der Unternehmenslogistik sind umzusetzen.<sup>144</sup>

141 MVV (2023).

142 Bayerische Staatsministerien für Wohnen, Bau und Verkehr, für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie sowie für Inneres, Sport und Integration.

143 BMW AG, MAN Truck & Bus SE, Siemens AG.

144 StMB (2022b).

## 8.2 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Ein Thema, das bei den Gesprächen zu dieser Studie wiederholt zur Sprache kam, war die zunehmend große Bedeutung, die einer proaktiven und positiven Kommunikation über die Verkehrswende beigemessen wird.

Einerseits stünde außer Zweifel, dass tiefgreifende Transformationen notwendig sein werden, um das Ziel eines klimafreundlichen und sozial gerechten Verkehrssystems zu erreichen. Angesichts der Komplexität und des Maßstabs der anstehenden Veränderungen in diesem Bereich – zusammen mit jenen in allen anderen Sektoren – seien ein gewisses Maß an Überforderung und daraus erwachsende Abwehrreaktionen jedoch zum Teil durchaus nachvollziehbar. Diesen müsse somit kommunikativ begegnet oder, besser noch, vorgebeugt werden. Dazu bedarf es positiver, leicht verständlicher Zielbilder, um zu verdeutlichen, dass sich der Alltag der Menschen generell nicht im nachteiligen Sinne verändern wird, sondern dass ein klima- und sozialverträgliches Mobilitätssystem einen wichtigen Beitrag zu lebenswerteren, gesundheitsförderlichen Städten und Gemeinden leisten wird.

In Baden-Württemberg wurden im Sinne einer klaren und positiven Kommunikation beispielsweise fünf konkrete Ziele für den Verkehrssektor entwickelt, die entsprechend des Klimaschutzenszenarios 2030 zu einer 55-prozentigen Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen sollen. Zu diesen Zielen zählen „ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land“ sowie „jedes zweite Auto fährt klimaneutral.“<sup>145</sup>

Diese Botschaften sollen helfen zu verdeutlichen, dass die Verkehrswende eben nicht nur auf kosmetischen Veränderungen, sondern einer systematischen Transformation fußt. Zugleich wird durch die Quantifizierung deutlich, dass auch 2030 noch viele Autofahrten stattfinden werden und dass die Klimaziele nur mit einer schnellen Antriebswende sowie einer umfassenden Mobilitätswende gemeinsam erreicht werden können.

Für viele der notwendigen Veränderungen gibt es zudem bereits jetzt gesellschaftliche Mehrheiten, die in der umgekehrten kommunikativen Richtung – aus der

145 VM (2022b).

Zivilgesellschaft zu den Entscheidungsverantwortlichen – häufig verloren gehen. Diese Mehrheiten können mithilfe repräsentativer Beteiligungsformate wie Bürger:innenräte offengelegt werden. Der Mobilitätsrat aus Baden-Württemberg zum Landeskonzept Mobilität und Klima<sup>146</sup> und der nationale Bürgerrat [sic.] Klima<sup>147</sup> sind gute Beispiele hierfür.

In NRW gründete das Verkehrsministerium 2018 das Bündnis für Mobilität, welches aktuell aus mehr als 100 Mitgliedern der öffentlichen Hand, Wirtschaft, Wissenschaft, Verkehrsbranche und Verbänden besteht. Vorläufer war das im Jahr 2015 gegründete Bündnis für Infrastruktur. Während der ursprüngliche Fokus des Bündnisses „auf dem Ausbau der Infrastruktur sowie auf der Nutzung der Potenziale der Digitalisierung“ lag, „gewinnt in der aktuellen Zeit immer stärker der Klimaschutz an Bedeutung“.<sup>148</sup> Laut seines Webauftritts versteht sich das Bündnis als Brückenbauer und möchte nachhaltigen Konzepten, die in NRW eine einfache, flexible und perspektivisch klimaneutrale Mobilität ermöglichen, mehr Aufmerksamkeit verschaffen. Dafür werden Formate wie Blogs, Live-Talks und der jährlich stattfindende Mobilitätstag NRW genutzt.

Während das Bündnis für Mobilität hauptsächlich den brancheninternen Austausch fördert, wurde im Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie von NRW ein neues Referat für Kommunikation eingerichtet, das in seinen Aktivitäten mit einer gesamtgesellschaftlichen Orientierung die emotionalen Aspekte von Mobilität mit positiven Zukunftsbildern ansprechen soll.

Trotz dieser bereits bestehenden kommunikativen Ansätze war die allgemeine Wahrnehmung der Expert:innen, dass es noch weiterer Aktivitäten und mehr leicht verständlicher, positiver Zielbilder bedarf, mit deren Hilfe dann auch tatsächlich in die gesamte Breite der Bevölkerung hinein kommuniziert werden müsse. Hierfür sind klar definierte Standards und Prozessleitlinien eine wichtige Hilfestellung.

---

146 VM (2023b).

147 Bürgerrat Klima (2021).

148 Bündnis für Mobilität im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (o. J.).

## 9 | Literaturverzeichnis

**Abteilung Verkehrsentwicklung und Mobilitätsstrategie (2023):** *Mobilität in Hamburg 2022. Mobilitätserhebung Hamburg – MobiHam2022.* Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Hamburg. URL: <https://www.hamburg.de/contentblob/17255288/9ad94358900fa-0f405541e54a0939f15/data/mobiham-ergebnispraesentation.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**ADFC Brandenburg; VCD Brandenburg (04.09.2023):** *Kabinett entkernt Mobilitätsgesetz – wird die Verkehrswende zum Papiertiger?* Potsdam. URL: [https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Verkehrswende\\_Brandenburg/Termine/Anhoerung/20230905\\_MobiG\\_Kabinettsbeschluss\\_end.docx](https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/fileadmin/user_upload/Verkehrswende_Brandenburg/Termine/Anhoerung/20230905_MobiG_Kabinettsbeschluss_end.docx). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**AGFS (2018):** *Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen.* Krefeld. URL: [https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/user\\_upload/Handlungsleitfaden\\_Fussverkehr\\_RZ\\_WEB.pdf](https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/user_upload/Handlungsleitfaden_Fussverkehr_RZ_WEB.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**AGNH (o. J.):** *Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen. Rad-Hauptnetz Hessen.* URL: <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/rad-hauptnetz-hessen/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Agora Verkehrswende (2022a):** *StVO-Reform im Überblick.* Berlin. URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/StVO/80\\_StVO-Synopse.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/StVO/80_StVO-Synopse.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Agora Verkehrswende (2022b):** *Wende im Pendlerverkehr. Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können.* Berlin. URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Pendlerverkehr/77\\_Pendlerverkehr.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Pendlerverkehr/77_Pendlerverkehr.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Agora Verkehrswende (2023a):** *Die Bundesverkehrswegeplanung schleunigst modernisieren. Übersicht des Entstehungsprozesses des Bundesverkehrswegeplans 2030 und der Vorschläge für eine klimagerechte Reform (Langfassung).* Berlin. URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Bundesverkehrswegeplan/89\\_Bundesverkehrswegeplan\\_Langfassung.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Bundesverkehrswegeplan/89_Bundesverkehrswegeplan_Langfassung.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Agora Verkehrswende (2023b):** *Mobilitätsarmut in Deutschland.* Berlin. URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut\\_Diskussionspapier/105\\_Mobilitaetsarmut.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut_Diskussionspapier/105_Mobilitaetsarmut.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Agora Verkehrswende (2023c):** *Stadt, Land, Ladefluss. Ein Leitfaden für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Kommunen.* Berlin. URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/LIS\\_kommunal/104-Ladeinfrastruktur\\_kommunal.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/LIS_kommunal/104-Ladeinfrastruktur_kommunal.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Allianz pro Schiene et al. (2020):** *Allianz pro Schiene e. V.; Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.; Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.; Quotas GmbH. Bundesländerindex Mobilität & Umwelt 2020/2021.* Berlin. URL: [https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2020/10/2020\\_Bundeslaenderindex.pdf](https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2020/10/2020_Bundeslaenderindex.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BMDV (2022):** *Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Mobilithek – Deutschlands Plattform für Daten, die etwas bewegen.* URL: <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Artikel/DG/mobilithek.html>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BUKEA (2020):** *Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft. Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende.* URL: <https://www.hamburg.de/klima/14864248/senatskommission-fuer-klimaschutz-und-mobilitaetswende-/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Bundesrat (2023):** *Zustimmungs- und Einspruchs-gesetze*. Unter Mitarbeit von Referat P 4 – Presse und Kommunikation und Bundesrat Onlineredaktion. URL: <https://www.bundesrat.de/DE/aufgaben/gesetz-gebung/zust-einspr/zust-einspr-node.html;jsessionid=4A81EC-86483F552347293E85BB8B30AC.live541#doc-4353672bodyText1>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Bundestag (2021):** *Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften. SaubFahrzeugBeschG, vom 09.06.2021*. In: Bundesgesetzblatt 2021 (Teil I Nr. 31), S. 1691–1698. URL: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/gesetzesentwurf-foerderung-sauberer-energieeffizienter-strassenfahrzeuge.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/gesetzesentwurf-foerderung-sauberer-energieeffizienter-strassenfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (2023):** *Stellungnahme zum Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes*. BT-Drs. 20/8293 vom 16.10.2023. Berlin: Deutscher Bundestag URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/971276/b5bee2cc18bfe50b5230377944c-fac19/20-15-212-A-kommunale-Spitzenverbaende-data.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Baden-Württemberg; CDU Baden-Württemberg (2021):** *Jetzt für morgen – Der Erneuerungsvertrag für Baden-Württemberg. Koalitionsvertrag 2021–2026*. Stuttgart. URL: [https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/210506\\_Koalitionsvertrag\\_2021-2026.pdf](https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/210506_Koalitionsvertrag_2021-2026.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Bündnis für Mobilität im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (o. J.):** *Die Historie des Bündnisses*. URL: <https://www.buendnis-fuer-mobilitaet.nrw.de/historie.html>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Bürgerrat Klima (2021):** *Empfehlungen für die deutsche Klimapolitik*. Berlin: BürgerBegehren Klimaschutz e. V. URL: [https://buergerrat-klima.de/content/pdfs/BK\\_210922\\_Gutachten\\_Digital\\_SMALL.pdf](https://buergerrat-klima.de/content/pdfs/BK_210922_Gutachten_Digital_SMALL.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2014):** *Masterplan Ladeinfrastruktur und Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 11. Dezember 2013 „An Erfolge anknüpfen und Elektromobilität weiterentwickeln“*. Drucksache 20/10267. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Hamburg. URL: <https://www.hamburg.de/content-blob/4479262/451280e2f11fa8067923a103133edbde/data/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2018):** *Fortschrittsbericht der ITS-Strategie*. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Drucksache, 21/13503. Hamburg. URL: <https://www.hamburg.de/content-blob/11233022/118138471ce86af50368f0231911e1c8/data/fortschrittsbericht-der-its-strategie.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2023a):** *Strategie Mobilitätswende*. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Drucksache, 22/13670. Hamburg. URL: <https://www.hamburg.de/content-blob/17833704/b1a960f846cdb6ea869fb5e69ed07151/data/senatsdrucksache.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2023b):** *Zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplan*. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Drucksache, 22/12774. Hamburg. URL: <https://www.hamburg.de/contentblob/17316156/81785d14d09a5942af1d-6c0fccf59c9e/data/d-zweite-fortschreibung-hamburger-klimaplan.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BVM (2022a):** *Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Bündnis für den Rad- und Fußverkehr. Vereinbarung vom 17. Mai 2022*. Hamburg. URL: [https://www.hamburg.de/contentblob/16799738/a9645eb5500fe30ab9cd1f-da3c217049/data/2022-12-29-bvm-buendnis-download-1\).pdf](https://www.hamburg.de/contentblob/16799738/a9645eb5500fe30ab9cd1f-da3c217049/data/2022-12-29-bvm-buendnis-download-1).pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BVM (2022b):** *Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Hamburg wird Modellregion für Mobilität. Der Verkehr der Zukunft ist digital und autonom*. URL: <https://www.hamburg.de/bvm/medien/16782044/2022-12-19-bvm-modellregion/>, zuletzt aktualisiert am 09.09.2023. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BVM (2023a):** Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. *Organisationsplan Amt Verkehr*. Hamburg. URL: <https://www.hamburg.de/contentblob/14341036/04739cb-4d1e745d1395bd5724f459ec4/data/organigramm-bvm-amt-v.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BVM (2023b):** Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. *Strategie Mobilitätswende. Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg. Landespressekonferenz*. URL: <https://www.hamburg.de/contentblob/17732290/19d024e3fa-1b043ade26290e7f1ce349/data/d-mobilitaetswende.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BVM (o. J.a):** Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. *Die Hamburger Ankerprojekte der ITS-Strategie*. URL: <https://www.hamburg.de/bvm/projekte-its/14745370/ankerprojekte/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BVM (o. J.b):** Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. *StadtRad Hamburg Fahrradverleihsystem*. URL: <https://www.hamburg.de/services-rund-ums-fahrrad/2986288/stadtrad-hamburg/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BWI (2021):** Behörde für Wirtschaft und Innovation. *Hamburger Modell als Blaupause für einen erfolgreichen Markthochlauf*. URL: <https://www.hamburg.de/bwi/medien/15453882/2021-10-01-bwi-elektromobilitaet/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BWI (o. J.):** Behörde für Wirtschaft und Innovation. *VI. Masterplan & Hintergrundinfos // Strategische Ausrichtung*. URL: <https://www.hamburg.de/bwi/elektromobilitaet/17293528/masterplan-hintergrundinfos/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**BWVI (2016):** Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. *Verkehr 4.0. ITS-Strategie für Hamburg*. Hamburg. URL: <https://www.hamburg.de/contentblob/5934418/2afc89cd64f950803e25689ad3e5db87/data/its-strategie-fuer-hamburg.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**dpa (2024):** Personal fehlt: Mobilitätsgarantie erst bis 2030 machbar. In: *Süddeutsche Zeitung*, 04.01.2024. URL: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-stuttgart-personal-fehlt-mobilitaetsgarantie-erst-bis-2030-machbar-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-240104-99-486439>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**DRM (2023):** Datenraum Mobilität GmbH. *Mobility Data Space – Der Datenmarktplatz für den Mobilitätssektor*. gefördert durch Bundesministerium für Digitales und Verkehr. URL: <https://mobility-dataspace.eu/de/mobility-data-space>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**DStGB (2023):** Deutscher Städte- und Gemeindebund. *Mobilität: Bundesrat stoppt Änderungen im Straßenverkehrsrecht*. URL: <https://www.dstgb.de/themen/mobilitaet/aktuelles/mobilitaet-bundesrat-stoppt-aenderungen-im-strassenverkehrsrecht/>, zuletzt aktualisiert am 28.11.2023. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**DUH (2022):** Deutsche Umwelthilfe e. V. *Gebührenordnung für Anwohnerparkausweise*. Stand: 20.04.2022. Radolfzell, Berlin. URL: [https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/220421\\_L%C3%A4nderbriefings\\_Geb%C3%BChren\\_Anwohnerparkausweise.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/220421_L%C3%A4nderbriefings_Geb%C3%BChren_Anwohnerparkausweise.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**ElektroMobilität NRW (2022):** *Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur – ein Leitfaden für Kommunen*. Jülich. URL: [https://www.elektromobilitaet.nrw/fileadmin/Daten/Download\\_Dokumente/Kommunen/Broschüre\\_Aufbau\\_oeffent\\_Ladeinfrastruktur\\_ElektroMobilitaet\\_NRW.pdf](https://www.elektromobilitaet.nrw/fileadmin/Daten/Download_Dokumente/Kommunen/Broschüre_Aufbau_oeffent_Ladeinfrastruktur_ElektroMobilitaet_NRW.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**e-mobil BW GmbH (2020):** *Strategie Ladeinfrastruktur*. Landesagentur für neue Mobilitätslösungen. Stuttgart: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. URL: [https://www.e-mobilbw.de/fileadmin/media/e-mobilbw/Publikationen/Broschueren/SDA\\_Strategie\\_Ladeinfrastruktur.pdf](https://www.e-mobilbw.de/fileadmin/media/e-mobilbw/Publikationen/Broschueren/SDA_Strategie_Ladeinfrastruktur.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Expertenrat für Klimafragen (2023):** *Stellungnahme zum Entwurf des Klimaschutzprogramms 2023*. Gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 3 Bundes-Klimaschutzgesetz. Berlin. URL: [https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2023/09/ERK2023\\_Stellungnahme-zum-Entwurf-des-Klimaschutzprogramms-2023.pdf](https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2023/09/ERK2023_Stellungnahme-zum-Entwurf-des-Klimaschutzprogramms-2023.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Follmer et al. (2019):** Follmer, Robert; Pirsig, Tim; Belz, Janina; Brand, Thorsten; Eggs, Johannes; Ermes, Bernd; Gruschwitz, Dana; Kellerhoff, Jette; Roggendorf, Martina. Mobilität in Deutschland – MiD. Regionalbericht Metropolregion Hamburg und Hamburger Verkehrsverbund GmbH. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin. URL: <https://metropolregion.hamburg.de/contentblob/12993612/097d17d2ed340bc-a93128bf4ea8d0acb/data/mid-studie.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**forsa (2023):** Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH. Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung in Baden-Württemberg. Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Stuttgart, Berlin. URL: [https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/231214\\_Ergebnisse\\_Befragung\\_Verkehr\\_und\\_Mobilit%C3%A4t\\_in\\_BW\\_2023\\_barrierefrei.pdf](https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/231214_Ergebnisse_Befragung_Verkehr_und_Mobilit%C3%A4t_in_BW_2023_barrierefrei.pdf). Letzter Zugriff am 17.01.2024.

**Fraktionen im Brandenburgischen Landtag von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen; Bündnis Verkehrswende Brandenburg (16.01.2024):** Der Weg für ein Mobilitätsgesetz in Brandenburg ist frei. Potsdam. URL: [https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Verkehrswende\\_Brandenburg/News/Gemeinsame\\_Pressemitteilung\\_Mobilitaetsgesetz.pdf](https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/fileadmin/user_upload/Verkehrswende_Brandenburg/News/Gemeinsame_Pressemitteilung_Mobilitaetsgesetz.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg (2019):** Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29. April 2019. Berlin, Potsdam. URL: <https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplan-hauptstadt-region-berlin-brandenburg-lep-hr/> Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Geschäftsstelle der Verkehrsministerkonferenz (2023):** Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 22./23. März 2023 in Aachen. Berlin. URL: [https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/23-03-22-23-vmk/23-03-22-23-beschluss.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/23-03-22-23-vmk/23-03-22-23-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Geschäftsstelle der Verkehrsministerkonferenz (2024):** Verkehrsministerkonferenz – Aufgaben und Arbeitsweise. URL: <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/aufgaben/aufgaben-node.html>, zuletzt aktualisiert am 23.01.2024. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Gessert (2020):** Gessert, Marcel. Gesamtstädtisches Verkehrsmodell für Hamburg und das Umland. Hamburg: Amt Verkehr und Straßenwesen, Freie und Hansestadt Hamburg. URL: <https://www.hamburg.de/contentblob/15206500/1eab63e71392ff3fa219e97999665372/data/16-sitzung-mobilitaetsbeirat-anl-1-vortrag-bwvi-verkehrsmodell-neu.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Gießel (2024):** Gießel, André. Anwohnerparkausweis: Welche Regeln gelten und warum es teurer wird. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. URL: <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/anwohnerparkausweis/#was-kostet-ein-anwohnerparkausweis>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Hanke (2010):** Hanke, Stefanie. Wer zahlt die Zeche? Der Besteller! Das Konnexitätsprinzip auf dem Prüfstand. In: Difu-Berichte (3), S. 2-3. URL: <https://difu.de/sites/default/files/archiv/publikationen/zeitschriften/difu-berichte/difu-berichte-2010-3.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Harthan et al. (2023):** Harthan, Ralph O.; Förster, Hannah; et al. Projektionsbericht 2023 für Deutschland. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. URL: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/2023\\_08\\_21\\_climate\\_change\\_39\\_2023-projektionsbericht\\_2023\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/2023_08_21_climate_change_39_2023-projektionsbericht_2023_0.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Heinrich-Böll-Stiftung (2023):** Konnexitätsprinzip. KommunalWiki. URL: <https://kommunalwiki.boell.de/index.php/Konnexit%C3%A4tsprinzip>, zuletzt aktualisiert am 29.08.2023. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (o. J.):** Einfach machen: Förderung für Kommunen. URL: [https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/01/Auf-einen-Blick-Kommunenfoerderung\\_AGNH\\_web\\_Jan-2021.pdf](https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/01/Auf-einen-Blick-Kommunenfoerderung_AGNH_web_Jan-2021.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.



**Hildebrandt; Wolf (2016):** Hildebrandt, Achim; Wolf, Frieder. Politik in den Bundesländern unter reformierten institutionellen Bedingungen. In: Hildebrandt, Achim; Wolf, Frieder (Hrsg.): Die Politik der Bundesländer. Wiesbaden: Springer Fachmedien. S. 1–9.

**HMDf (2021):** Hessisches Ministerium der Finanzen. Hessen: Vertrauen und Verantwortung. Geschäftsbericht des Landes Hessen. Wiesbaden. URL: [https://finanzen.hessen.de/sites/finanzen.hessen.de/files/2022-08/geschaeftsbericht\\_des\\_landes\\_hessen\\_2021.pdf](https://finanzen.hessen.de/sites/finanzen.hessen.de/files/2022-08/geschaeftsbericht_des_landes_hessen_2021.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**HMdISH (o. J.):** Hessisches Ministerium des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz. Landesticket - Für Hessen unterwegs. URL: <https://innen.hessen.de/Buerger-Staat/Arbeitsrecht-und-Dienstrecht/Landesticket-Fuer-Hessen-unterwegs>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**HMUKLV (2023):** Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Klimaplan Hessen. Auf dem Weg zur Klimaneutralität. Wiesbaden. URL: [https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2023-03/der\\_klimaplan\\_hessen\\_barrierefrei.pdf](https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2023-03/der_klimaplan_hessen_barrierefrei.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**HMWEVW (2021):** Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Logistik- und Mobilitätsinnovationen. In: Staatsanzeiger für das Land Hessen. Montag, 9. August 2021. S. 1038–1068.

**HMWEVW (2023):** Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung nachhaltiger integrierter Mobilitätspläne, vom 12.10.2023. Fundstelle: StAnz. 2023, 1507. URL: <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/VVHE-VVHE000020018>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**HMWEVW (o. J.):** Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum. Besondere Tickets in Hessen. URL: <https://wirtschaft.hessen.de/besondere-tickets-in-hessen>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**HMWEVW (o. J.):** Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum. Hessenpass mobil. URL: <https://wirtschaft.hessen.de/hessenpass-mobil>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**HOLM (2021):** House of Logistics and Mobility. Vision & Ziele. URL: <https://frankfurt-holm.de/ueber-uns/vision-ziele/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**infas (o. J.):** Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. Regionale Erhebungen. Bundesländer mit regionaler Vertiefung. URL: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/erhebungen.html#bundesland>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ (2023):** Straßenverkehrsrechtsreform im Bundesrat gescheitert. Leipzig: Geschäftsstelle der Initiative. URL: <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/>, zuletzt aktualisiert am 24.11.2023. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr (o. J.):** Mobilität in Städten – SrV. Dresden: Technische Universität Dresden. URL: <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Kellerhoff; Gruschwitz (2019):** Kellerhoff, Jette; Gruschwitz, Dana. Begleitbefragung zum LandeTicket Hessen. Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. URL: [https://wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2021-11/infas\\_bericht\\_7091\\_evaluation\\_landesticket\\_hessen\\_20190828.pdf](https://wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2021-11/infas_bericht_7091_evaluation_landesticket_hessen_20190828.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Landeshauptstadt Potsdam (o. J.):** Bewohnerparkausweis - Beantragung. URL: <https://vv.potsdam.de/vv/produkte/173010100000003783.php>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2020):** Kommunalkonferenz ÖPNV: Land entlastet Kommunen bei ÖPNV-Investitionen. Düsseldorf: Land.NRW. URL: <https://www.land.nrw/pressemitteilung/kommunalkonferenz-oepnv-land-entlastet-kommunen-bei-oepnv-investitionen>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Landtag Brandenburg (2023):** Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung eines Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und zur Neuregelung eines Gesetzes über die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie zur Änderung des Straßengesetzes. Ergebnis des Dialogprozesses zwischen der Volksinitiative Verkehrswende jetzt und der Landesregierung gemäß dem Entschließungsantrag des Landtags DS 7/3452. Potsdam: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg. URL: [https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Verkehrswende\\_Brandenburg/Presse/MobG\\_10.07.2023.pdf](https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/fileadmin/user_upload/Verkehrswende_Brandenburg/Presse/MobG_10.07.2023.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Lintzmeyer et al. (2021):** Lintzmeyer, Florian; Savaşçı, Günden; Schwarz, Claudia; Miller, Christina; Bandelow, Nils C.; Hornung, Johanna et al. Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für eine umweltorientierte Verkehrspolitik. Abschlussbericht. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. URL: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_173-2021\\_erfolgsfaktoren\\_und\\_hemmnisse\\_fuer\\_eine\\_umweltorientierte\\_verkehrspolitik.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_173-2021_erfolgsfaktoren_und_hemmnisse_fuer_eine_umweltorientierte_verkehrspolitik.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MDV (o. J.):** Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH. Hintergründe des PlusBus Deutschland Konzepts. URL: <https://www.plusbus-deutschland.de/hintergruende/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MID (2023):** Ministerium für Infrastruktur und Digitales. Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt – LRVN 2020. URL: <https://mid.sachsen-anhalt.de/infrastruktur/verkehr/radverkehr/landesradverkehrsnetz-2020#c287638>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MIL (2021):** Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg. Arbeitshilfe zur Erstellung und Fortschreibung von Integrierten Stadtentwicklungskonzepten (INSEK). Neufassung. Potsdam. URL: [https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/INSEK-Arbeitshilfe\\_2021.pdf](https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/INSEK-Arbeitshilfe_2021.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MIL (2023a):** Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg. Neukonzeption der Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg. Potsdam. URL: <https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Pr%C3%A4sentation%2023-05-02%20Kabinett%20Radverkehrsstrategie.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MIL (2023b):** Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg. Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg. Potsdam. URL: <https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Radverkehrsstrategie%202030%20des%20Landes%20Brandenburg.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MLUK (2022):** Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg. Zwischen- und Sektorziele des Klimaplan Brandenburg. Potsdam. URL: <https://mluk.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Zwischen-und-Sektorziele-des-Klimaplan-Brandenburg.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MLUK (o. J.):** Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg. Klimaplan Brandenburg. URL: <https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/klimaschutz/klimaschutz/klimaplan/#>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MUNV (2023a):** Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements, Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement – FöRi-MM, vom Runderlass des Ministeriums für Verkehr vom 21.06.2022. In: SMBl. NRW. 2022 S. 632. URL: [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=1&gld\\_nr=9&ugl\\_nr=910&bes\\_id=49214&val=49214&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=1](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=910&bes_id=49214&val=49214&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=1). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MUNV (2023b):** Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Ways2Work - Neue Mobilität in Städten und Betrieben. URL: <https://www.ways2work.nrw/wettbewerb/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MVI (2016):** Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg. RadSTRATEGIE Baden-Württemberg. Wege zu einer neuen Radkultur für Baden-Württemberg. Stuttgart. URL: [https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahrradlandbw/Downloads/RadSTRATEGIE\\_Baden-Wuerttemberg\\_web.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/RadSTRATEGIE_Baden-Wuerttemberg_web.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MVV (2023):** Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH. Mobile Zukunft München (MZM). Strategische Allianz für Mobilität & Logistik im Großraum München. URL: <https://www.mzm-allianz.net/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MWIKE (2023a):** Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen. Erstes Klimaschutzpaket. Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. URL: [https://www.wirtschaft.nrw/system/files/media/document/file/anlage1\\_erstesklimaschutzpaketnrw\\_230613.pdf](https://www.wirtschaft.nrw/system/files/media/document/file/anlage1_erstesklimaschutzpaketnrw_230613.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**MWIKE (2023b):** Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen. Handlungskonzept für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Düsseldorf. URL: <https://www.wirtschaft.nrw/system/files/media/document/file/mwike-handlungskonzept-ladeinfrastruktur-nrw-2023.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**NLL (2022):** Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur. Einfach laden in der Kommune. Leitfaden zur Vergabe und Genehmigung von Ladeinfrastruktur für kommunale Akteure. Berlin: Bundesministerium für Digitales und Verkehr. URL: [https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen\\_web.pdf](https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen_web.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**NVBW (2022):** Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. Evaluation der Radverkehrsförderung. Stuttgart: aktivmobil BW. URL: <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/wirkungskontrolle/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**NVBW (2023):** Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. Initiative RadKULTUR in Baden-Württemberg. URL: <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/initiative-radkultur/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**NVBW (o. J.):** Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. MobiData BW@ – Mit Daten klimafreundliche Mobilität voranbringen. URL: <https://www.mobidata-bw.de/about>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**PGV Alrutz (2022):** Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Alrutz GbR. Wirkungskontrolle zur RadSTRATEGIE Baden-Württemberg. Kurzfassung. Im Auftrag der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. Stuttgart. URL: [https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahrradlandbw/1\\_Radverkehr\\_in\\_BW/g\\_Wirkungskontrolle/Wirkungskontrolle\\_RadSTRATEGIE\\_2022.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/g_Wirkungskontrolle/Wirkungskontrolle_RadSTRATEGIE_2022.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Plücker; Schiller (2022):** Plücker, Thomas; Schiller, Christian. Das Landesverkehrsmodell Nordrhein-Westfalen. 18.000.000 Einwohner, ein Werkzeug. Düsseldorf: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. URL: <https://company.ptvgroup.com/fileadmin/Featured/AWS/Praesentationen/Verkehrsmodelle/04-AWS-LVM-NRW-Pluecker-Schiller.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**PTV (2021):** PTV Transport Consult GmbH. Potenzialanalyse von Radschnellverbindungen in Brandenburg. Bericht. RSV Brandenburg. Im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg. Potsdam. URL: <https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Radschnellwege.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Ringwald; Reinhardt (2023):** Ringwald, Roman; Reinhardt, Tobias: Vorläufige rechtliche Einordnung zur Reform des Straßenverkehrsrechts. Stand 04.07.2023. Gutachten im Auftrag der Agora Transport Transformation gGmbH. Berlin. URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/user\\_upload/BBH-Gutachten\\_Rechtliche-Einordnung-zur-Reform-des-Strassenverkehrsrechts\\_20230704.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/user_upload/BBH-Gutachten_Rechtliche-Einordnung-zur-Reform-des-Strassenverkehrsrechts_20230704.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Schwedes; Ruhrort (2016):** Schwedes, Oliver; Ruhrort, Lisa. Länderverkehrspolitik. In: Achim Hildebrandt und Frieder Wolf (Hrsg.): Die Politik der Bundesländer. Wiesbaden: Springer Fachmedien. S. 209–232.

**SPD et al. (2021):** Sozialdemokratische Partei Deutschlands; Bündnis 90/Die Grünen; Freie Demokraten. Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021–2025. Berlin. URL: [https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag\\_2021-2025.pdf](https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Staatsministerium Baden-Württemberg (2023):** Modellberechnungen zum Mobilitätspass liegen vor. URL: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/modellberechnungen-zum-mobilitaetspass-liegen-vor>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Statistische Ämter des Bundes und der Länder | Gemeinsames Statistikportal (2023):** Umweltökonomische Gesamtrechnungen der Länder. Wirtschaft | BIP/BWS. Bruttoinlandsprodukt nach Bundesländern. URL: <https://www.statistikportal.de/de/ugrdl/ergebnisse/wirtschaft-und-bevoelkerung/bipbws>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Statistisches Bundesamt (19.06.2020):** Bevölkerung in Deutschland im Jahr 2019 auf 83,2 Millionen gestiegen. Bevölkerung wächst langsamer als in den Jahren 2013 bis 2018. Pressemitteilung Nr. 223. Wiesbaden. URL: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/06/PD20\\_223\\_12411.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/06/PD20_223_12411.html). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Statistisches Bundesamt (2023):** Fläche der deutschen Bundesländer zum 31. Dezember 2022 (in Quadratkilometern). Hrsg. v. Statista GmbH. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/154868/umfrage/flaeche-der-deutschen-bundeslaender/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Statistisches Landesamt Bremen im Auftrag des Ländrarbeitskreises Energiebilanzen (2019):** Quellenbilanz: CO<sub>2</sub>-Emissionen im Endverbrauchsbereich nach Emittentensektoren. Daten Downloadbereich. URL: <https://www.lak-energiebilanzen.de/eingabe-statisch/?a=c350>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**StMB (2022a):** Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Landesverkehrsmodell Bayern. Reihe: Mobilität und Verkehr in Bayern, 1. München. URL: <https://www.bestellen.bayern.de/shop-link/03500289.htm>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**StMB (2022b):** Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Mobile Zukunft München (MZM). URL: <https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/management/mzm/index.php>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**StMB (2022c):** Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern. Bitte einsteigen. München. URL: [https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/anlagen/20549/pm\\_212b\\_M\\_0812\\_Wie\\_OePNV-Strategie\\_2030.pdf](https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/anlagen/20549/pm_212b_M_0812_Wie_OePNV-Strategie_2030.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**UBA (15.03.2023):** Umweltbundesamt. UBA-Prognose: Treibhausgasemissionen sanken 2022 um 1,9 Prozent. Dessau-Roßlau. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/uba-prognose-treibhausgasemissionen-sanken-2022-um>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**UBA (2023):** Umweltbundesamt. Indikator: Emission von Treibhausgasen. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltindikatoren/indikator-emission-von-treibhausgasen#die-wichtigsten-fakten>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**UM (2023):** Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg. Online-Klima-Maßnahmen-Register. URL: <https://klimaschutzland.baden-wuerttemberg.de/online-kmr>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VBB (2022):** Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Der PlusBus. Konzept. Hintergründe. Angebot. Berlin. URL: [https://www.vbb.de/fileadmin/user\\_upload/VBB/Dokumente/PlusBus/PlusBus\\_Handbuch\\_2022.pdf](https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/PlusBus/PlusBus_Handbuch_2022.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VBB (o. J.):** Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. i2030. Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg. URL: <https://www.i2030.de/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VBB et al. (2020):** Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH; Land Brandenburg; Land Berlin; DB Netze AG. Mobilität in der wachsenden Hauptstadtregion – Chancen und Herausforderungen. Berlin. URL: <https://www.i2030.de/wp-content/uploads/2020/02/i2030-Metropolbroschuere.pdf>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2014):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg. Angebotskonzept und Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV. Stuttgart. URL: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren\\_Publikationen/SPNV\\_280614-4Auflage\\_Nachdruck\\_06-2020\\_Doppelseiten.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren_Publikationen/SPNV_280614-4Auflage_Nachdruck_06-2020_Doppelseiten.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2017):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Verkehrsinfrastruktur 2030. Ein Klimaschutzenszenario für Baden-Württemberg. Stuttgart. URL: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/verkehrsinfrastruktur-2030-ein-klimaschutzenszenario-fuer-baden-wuerttemberg>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2020a):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr. AZ 4-38.51.1-00/1527. Stuttgart. URL: [https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload/fahrradlandbw/Downloads/Regelwerke/2020\\_Erlass\\_zu\\_Ueberwachung\\_Sanktionierung\\_von\\_Ordnungswidrigkeiten\\_im\\_ruhenden\\_Verkehr.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/Downloads/Regelwerke/2020_Erlass_zu_Ueberwachung_Sanktionierung_von_Ordnungswidrigkeiten_im_ruhenden_Verkehr.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2020b):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG). Stuttgart. In: GABl. 2020, S. 662. <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/VVBW-VVBW000033684/part/X>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2020c):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Kabinett beschließt attraktive Fördersätze für große Schienenprojekte. URL: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/kabinett-beschliesst-attraktive-foerdersaetze-fuer-grosse-schienenprojekte/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2021):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Förderung LGVFG. URL: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2022a):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Auf die Füße, fertig, los. Erfolgreiche Wege zu mehr Fußgängerfreundlichkeit. Stuttgart. URL: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/220323\\_VM\\_Broschu%CC%88re\\_Fussverkehr\\_220303\\_RZ\\_barrierefrei.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/220323_VM_Broschu%CC%88re_Fussverkehr_220303_RZ_barrierefrei.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2022b):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Eckpunkte der Landesregierung zum Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK). Beschlossen im November 2022. Stuttgart. URL: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/221111\\_Eckpunktepapier\\_Landeskonzept\\_Mobilit%C3%A4t\\_und\\_Klima\\_\\_barrierefrei\\_\\_01.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/221111_Eckpunktepapier_Landeskonzept_Mobilit%C3%A4t_und_Klima__barrierefrei__01.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2022c):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. ÖPNV-Strategie 2030. Gemeinsam die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppeln. Stuttgart. URL: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren\\_Publikationen/Brosch%C3%BCre\\_%C3%96PNV-Strategie\\_2030.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren_Publikationen/Brosch%C3%BCre_%C3%96PNV-Strategie_2030.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2022d):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. RadREPORT Baden-Württemberg 2022. Stuttgart. URL: [https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload/fahrradlandbw/1\\_Radverkehr\\_in\\_BW/k\\_RadKONGRESS/RadReport\\_Juli2022\\_komprimiert.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/k_RadKONGRESS/RadReport_Juli2022_komprimiert.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2022e):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Förderprogramm „Regiobuslinien“ zur anteiligen Förderung von Busverkehrsleistungen zur Ergänzung des SPNV-Netzes. Stuttgart. URL: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Foerderprogramme/Foerderprogramme\\_OEPNV/Rubrik\\_1\\_-\\_Foerderprogramm\\_und\\_Anlagen/F%C3%B6rderprogramm\\_Regiobuslinien\\_2022-04-14.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Foerderprogramme/Foerderprogramme_OEPNV/Rubrik_1_-_Foerderprogramm_und_Anlagen/F%C3%B6rderprogramm_Regiobuslinien_2022-04-14.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2023a):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Alles zum JugendticketBW. URL: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/oePNV/verkehrsverbuende-tarife/jugendticketbw>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2023b):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Die Empfehlungen des Mobilitätsrats Baden-Württemberg zum Landeskonzept Mobilität und Klima. Gemeinsam die Verkehrswende voranbringen. Stuttgart. URL: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren\\_Publikationen/230131\\_Landeskonzept\\_Mobilit%C3%A4t\\_und\\_Klima\\_Brosch%C3%BCre\\_Mobilitaetsrat\\_BW\\_Empfehlungsbroschuere\\_Webversion\\_barrierefrei.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren_Publikationen/230131_Landeskonzept_Mobilit%C3%A4t_und_Klima_Brosch%C3%BCre_Mobilitaetsrat_BW_Empfehlungsbroschuere_Webversion_barrierefrei.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (2023c):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Drei Vorreiterkommunen denken den Mobilitätspass weiter. URL: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/drei-vorreiterkommunen-denken-den-mobilitaetspass-weiter?highlight=ein%20F%C3%BCnftel%20weniger%20Kfz-Verkehr%20in%20Stadt%20und%20Land,zuletzt%20aktualisiert%20am%2009.11.2023>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (o. J.):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Erste Maßnahmen des Landeskonzepts Mobilität und Klima. URL: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/landeskonzept-mobilitaet-und-klima/eckpunktepapier>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (o. J.a):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Digitales landesweites Verkehrsmodell für Baden-Württemberg. URL: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/zukunftskonzepte/digitale-mobilitaet/landesweites-verkehrsmodell>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (o. J.b):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Im Stundentakt zum Zug oder Ziel: Der Regiobus im ÖPNV. URL: <https://www.bwvgt.de/land-entdecken/regiobus>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VM (o. J.c):** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Regiobuslinien als Ergänzung zur Schiene. URL: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/oepnv/regiobus-in-baden-wuerttemberg>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

#### **Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg jetzt!**

**(2023):** Hilf uns das Mobilitätsgesetz zu retten. Potsdam: VCD Brandenburg. URL: <https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/news/rette-das-mobilitaetsgesetz>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VRR (2020):** Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR. Handbuch zur ÖPNV Digitalisierungsinitiative NRW. Organisation und Prozesse. URL: [https://digitalemobilitaet.nrw/fileadmin/Redaktion/05\\_Downloads/2020-03-02-DO-Handbuch.pdf](https://digitalemobilitaet.nrw/fileadmin/Redaktion/05_Downloads/2020-03-02-DO-Handbuch.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VRR (2023):** Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR. Bessere Vernetzung durch gebündelte Daten. URL: <https://digitalemobilitaet.nrw/bessere-vernetzung-durch-gebundelte-daten.html>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**VRS (o. J.):** Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH. eazy.nrw – der eTarif für ganz NRW. URL: <https://eezy.nrw/de/>. Letzter Zugriff am 05.02.2024.

**Wuppertal Institut; Omnitrend (2014):** Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH; Omnitrend GmbH. Begleitforschung zur Initiative RadKULTUR Baden-Württemberg. Endbericht. Im Auftrag der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. Stuttgart. URL: [https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload/1\\_Radverkehr\\_in\\_BW/d\\_Projekte\\_zu\\_Kommunikation/Schriftenreihe\\_Endbericht\\_Begleitforschung\\_Initiative\\_RadKULTUR\\_2014.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/d_Projekte_zu_Kommunikation/Schriftenreihe_Endbericht_Begleitforschung_Initiative_RadKULTUR_2014.pdf). Letzter Zugriff am 05.02.2024.

# 10 | Anhang

## Gesprächspartner:innen auf Landesebene

Teil II dieses Berichts basiert maßgeblich auf dem Austausch mit den folgenden Mitarbeiter:innen aus den genannten Landesministerien. Wir möchten uns an dieser Stelle herzlich für ihre wertvollen Beiträge bedanken. Die Gespräche wurden im Sommer 2023 geführt.

### Baden-Württemberg

**Dr. Wolf Engelbach**, Referatsleiter Grundsatz, Mobilitätskonzept, Europa im Ministerium für Verkehr

### Bayern

**Dr. Matthias Dohse**, Leitender Ministerialrat im Referat 51 Verkehrspolitik und Verkehrsträgerübergreifende Angelegenheiten des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, für schriftliche Hinweise auf relevante Strategien und Dokumente

**Georg Dunkel**, Referatsleitung Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München, für seine ergänzende Perspektive

### Brandenburg

**Barbara Klebe**, Referentin Grundsatz Verkehr und Mobilität, Radverkehr im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

### Hamburg

**Kirsten Pfaue**, Leitung Amt für Mobilitätswende Straße der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

### Hessen

**Dr. Annika Busch-Geertsema**, Referentin Mobilität, Logistik, Binnenschifffahrt und Stabstelle Verkehrswende, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

**Dr. Barbara Lueg**, Abteilung IV Klima- und Naturschutz, Referat IV2 Klimaplan des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

### Nordrhein-Westfalen

**Stefan Leuchten**, Referatsleiter der Abteilung 7 Klimaschutz, klimaneutrale Transformation der Wirtschaft, Landesplanung im Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

**Thomas Plück**, Leiter des Referats VII A 3 Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, des Klimaschutzes im Verkehr, Bedarfsplanung und Tarifangelegenheiten der Verkehrsverbände des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

## Förderdatenbanken und -übersichten

In der folgenden Tabelle finden sich Links zu weiterführenden Informationsangeboten über Förderprogramme der Länder und des Bundes. Diese sind als Ergänzung zu

den Informationen in Abschnitt 5.1 zu verstehen. Auch an dieser Stelle wird jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

Förderdatenbanken und -übersichten		Tabelle 5
Bundesland	Thematischer Fokus	Webadressen (alle zuletzt abgerufen am 12.01.2024)
Baden-Württemberg	Mobilität und Verkehr	<a href="https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme">https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme</a>
	Rad- und Fußverkehr	<a href="https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/uebersicht-foerderprogramme-land/">https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/uebersicht-foerderprogramme-land/</a>
	E-Mobilität	<a href="https://www.e-mobilbw.de/service/foerderinformationen">https://www.e-mobilbw.de/service/foerderinformationen</a>
Bayern	ÖPNV	<a href="https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/oeffentlicherverkehr/strasse/foerderung/index.php">https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/oeffentlicherverkehr/strasse/foerderung/index.php</a>
Brandenburg	Mobilität und Verkehr	<a href="https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/">https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/</a>
Hessen	Mobilität und Verkehr	<a href="https://mobilitaetsplanung-hessen.de/foerderscouting-plattform/">https://mobilitaetsplanung-hessen.de/foerderscouting-plattform/</a>
	Rad- und Fußverkehr	<a href="https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/">https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/</a>
	Energiewende inkl. (E-)Mobilität	<a href="https://lea-mobil.foerdermittelauskunft.de/#top">https://lea-mobil.foerdermittelauskunft.de/#top</a>
NRW	Mobilität und Verkehr	<a href="https://foerderfinder.nrw.de">https://foerderfinder.nrw.de</a>
	E-Mobilität	<a href="https://tool.energy4climate.nrw/foerder-navi/themenfeldauswahl?zielgruppenid=-1&amp;clusterid=4">https://tool.energy4climate.nrw/foerder-navi/themenfeldauswahl?zielgruppenid=-1&amp;clusterid=4</a>
Bund	Elektro-Lkw und Ladeinfrastruktur	<a href="https://www.my-e-roads.de">https://www.my-e-roads.de</a> (Angebot gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz)

Agora Verkehrswende (2024) | Alle URLs zuletzt abgerufen am 4.2.2024



# Abkürzungsverzeichnis

<b>Art.</b>	Artikel
<b>BIP</b>	Bruttoinlandsprodukt
<b>EW</b>	Einwohner:innen
<b>FaNaG</b>	Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW
<b>GG</b>	Grundgesetz
<b>HKlimaG</b>	Hessisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels
<b>HOLM</b>	House of Logistics and Mobility GmbH
<b>IMAG</b>	Interministerielle Arbeitsgruppe(n)
<b>KlimaG BW</b>	Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg
<b>KSG</b>	Bundesklimaschutzgesetz
<b>LBO</b>	Landesbauordnung(en)
<b>LEP</b>	Landesentwicklungsplan/-pläne
<b>LGVFG</b>	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Baden-Württemberg
<b>LMK</b>	Landeskonzept Mobilität und Klima
<b>MaaS</b>	Mobility as a Service
<b>MiD</b>	Mobilität in Deutschland
<b>MVV</b>	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
<b>NMV</b>	nicht-motorisierter Verkehr
<b>NRW</b>	Nordrhein-Westfalen
<b>ÖPNV</b>	öffentlicher Personennahverkehr
<b>ÖPNVG-NRW</b>	ÖPNV-Gesetz NRW
<b>SenKo</b>	Senatskommission
<b>SPNV</b>	Schienenpersonennahverkehr
<b>SrV</b>	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
<b>StVG</b>	Straßenverkehrsgesetz
<b>StVO</b>	Straßenverkehrsordnung
<b>VBB</b>	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
<b>vgl.</b>	vergleiche
<b>VMK</b>	Verkehrsministerkonferenz

# Tabellenverzeichnis

<b>Tabelle 1:</b>	Ressortzuschnitte der für Verkehr und Klimaschutz zuständigen Ministerien	14
<b>Tabelle 2:</b>	Reduktionsziele der Länder für Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 gemäß ihrer aktuellen Klimaschutzgesetzgebung beziehungsweise Klimapläne	21
<b>Tabelle 3:</b>	Beispiele für Förderinstrumente der Länder	29
<b>Tabelle 4:</b>	Beispiele für Landesagenturen, Beratungsstellen und Arbeitsgemeinschaften	34
<b>Tabelle 5:</b>	Förderdatenbanken und -übersichten	56

# Abbildungsverzeichnis

<b>Abbildung 1:</b>	Kennwerte der untersuchten Bundesländer	16
<b>Abbildung 2:</b>	Handlungsempfehlungen für die Bundesländer	19

Agora Verkehrswende ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge.

**Agora Verkehrswende**

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin  
T +49 (0)30 700 14 35-000  
F +49 (0)30 700 14 35-129  
[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)  
[info@agora-verkehrswende.de](mailto:info@agora-verkehrswende.de)

