



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Mobilität und Klima verbinden:
Wie kann die Verkehrswende umgesetzt werden?

11. Juli 2022

Fachveranstaltung – es geht gleich los.



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Begrüßung

Berthold Frieß
Ministerialdirektor
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Agenda der Fachveranstaltung

Zeit	Programmpunkt	Referent:in
16.00	Begrüßung	Berthold Frieß, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
16.10	Einführung in die Veranstaltung	Karoline Karohs, ifok
16.15	Impuls: Verkehr als bundesweites Sorgenkind – Wie kann der Verkehrssektor seine Klimaschutzziele erreichen?	Martin Schmied, Umweltbundesamt
16.30	Kommentar: Die Gestaltung nachhaltiger Mobilität – das Bundesmobilitätsgesetz	Kerstin Haarmann, Verkehrsclub Deutschland
16.35	Impuls: Ziele und Rahmenbedingungen der Verkehrswende – Wo stehen wir und wohin wollen wir?	Tobias Kluth, Intraplan
16.50	Kommentar: Nachhaltige Mobilität und die Industrie – Mehr Herausforderung oder Gestaltungschance?	Uta Pfeiffer, Bundesverband der Deutschen Industrie
16.55	Impuls: Wie können Kommunen die Verkehrswende gestalten?	Hilmar von Lojewski, Deutscher Städtetag
17.10	Impuls: Wie kann das Land die Verkehrswende gestalten?	Christoph Erdmenger, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
17.20	Überblick: Modellprojekte und Förderprogramme in Baden-Württemberg	Monika Burkard, NVBW
17.25	Rückfragen aus dem Publikum an die Referent:innen	Moderation: Karoline Karohs, ifok
17.50	Vorstellung der Verbändebeteiligung und Ausblick	Karoline Karohs, ifok
18.00	Gemeinsamer Ausklang	

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Impuls

Verkehr als bundesweites Sorgenkind – Wie kann der Verkehrssektor seine Klimaschutzziele erreichen?

Martin Schmied
Fachbereichsleiter Umweltbundesamt

Für Mensch & Umwelt

Umwelt 
Bundesamt

Impulsvortrag im Rahmen einer Fachveranstaltung
zum Landeskonzzept Mobilität und Klima Baden-Württemberg

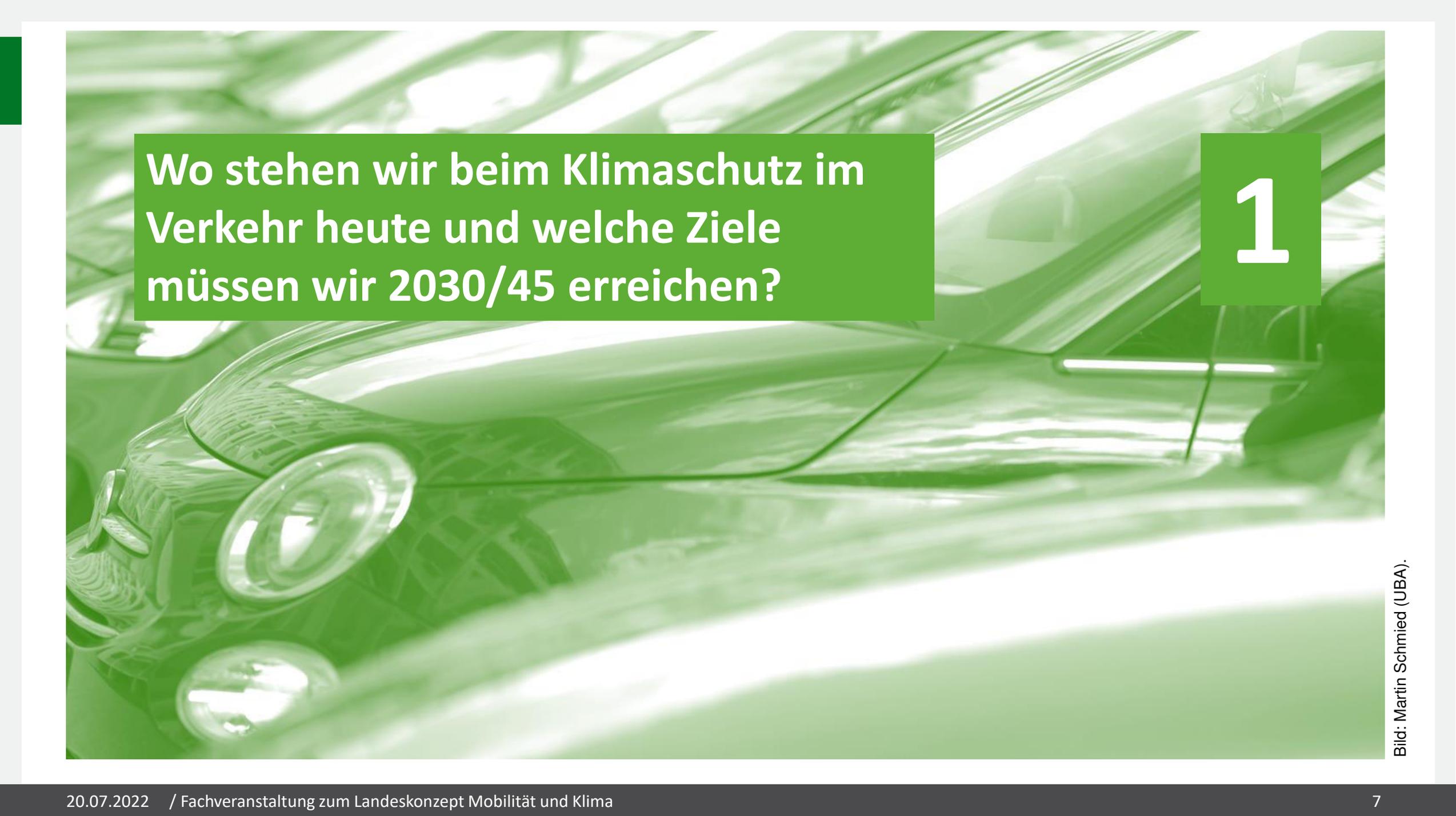
Verkehr als bundesweites Sorgenkind: Wie kann der Verkehrssektor seine Klimaschutzziele erreichen?

Martin Schmied

Leiter des Fachbereiches I

„Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien“

Stuttgart, 11. Juli 2022

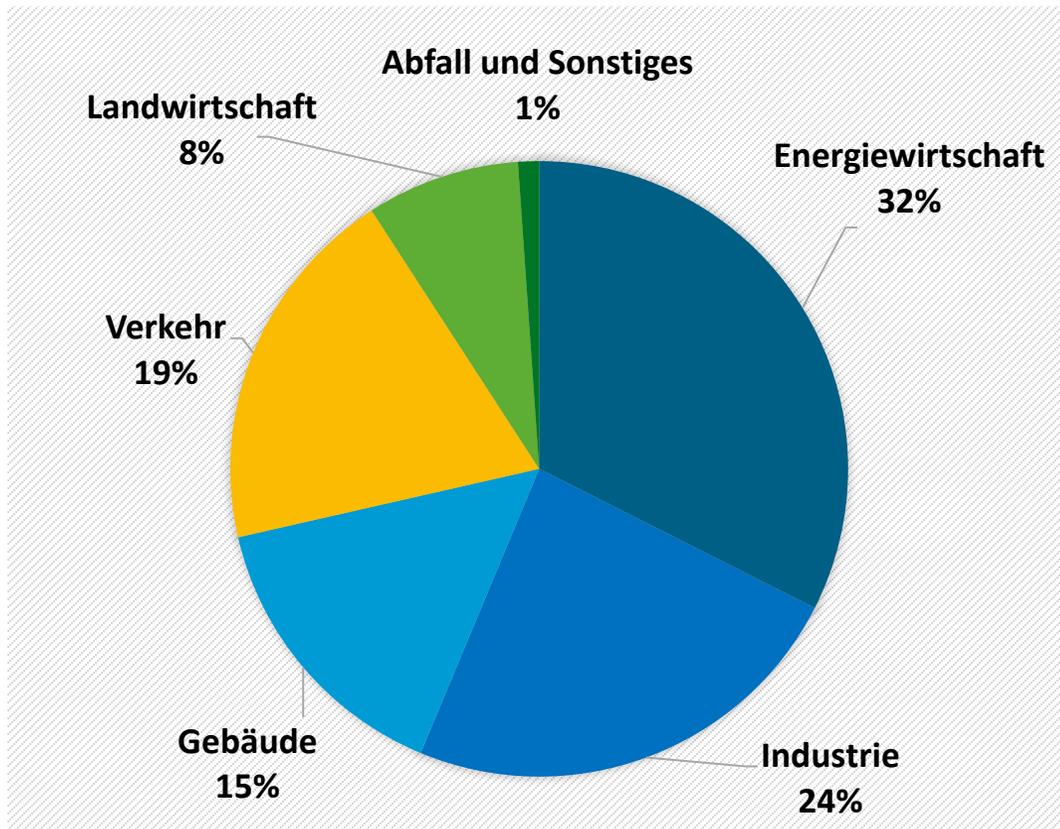


Wo stehen wir beim Klimaschutz im Verkehr heute und welche Ziele müssen wir 2030/45 erreichen?

1

Verkehr ist für ein Fünftel der deutschen Treibhausgasemissionen verantwortlich und trägt gegenüber 1990 kaum zur Reduktion bei

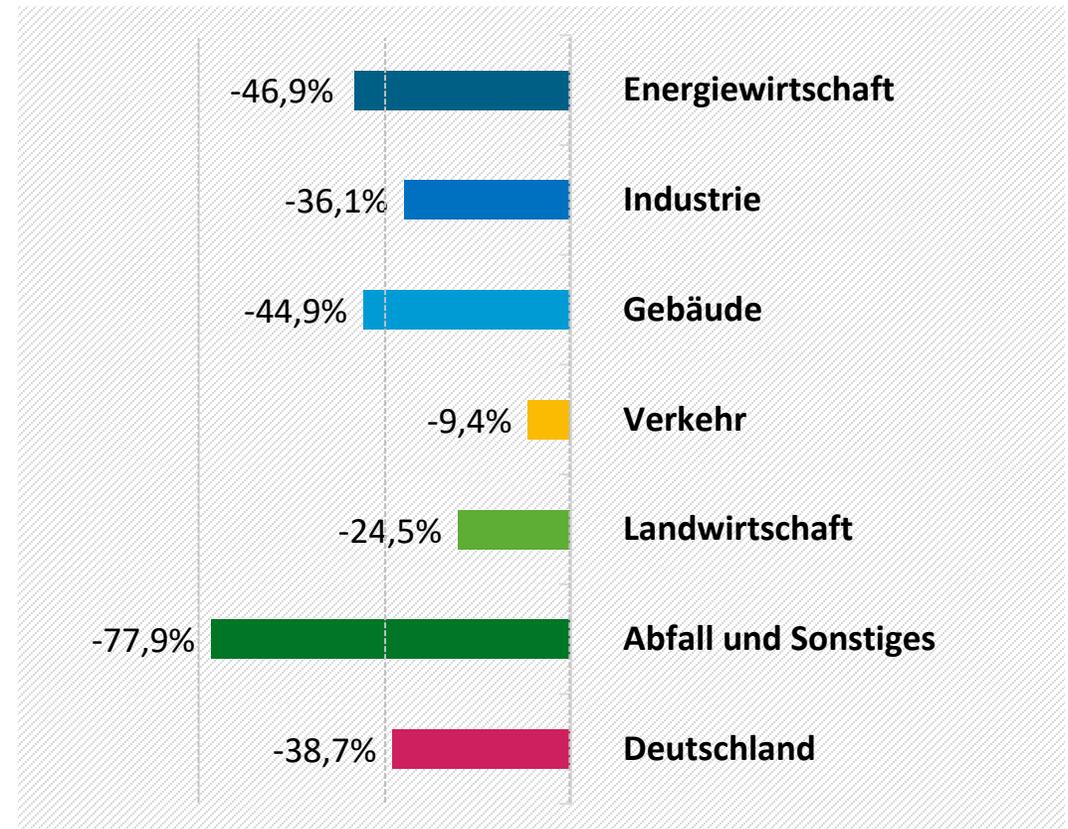
Anteil der Treibhausgasemissionen (als CO₂-Äquivalente) nach Sektoren des Klimaschutzgesetzes (KSG) im Jahr 2021



Anmerkung: ohne internationalen Verkehr, vorläufige Daten

Quelle: UBA 2022.

Entwicklung der Treibhausgasemissionen (als CO₂-Äquivalente) nach Sektoren des KSG 1990-2021

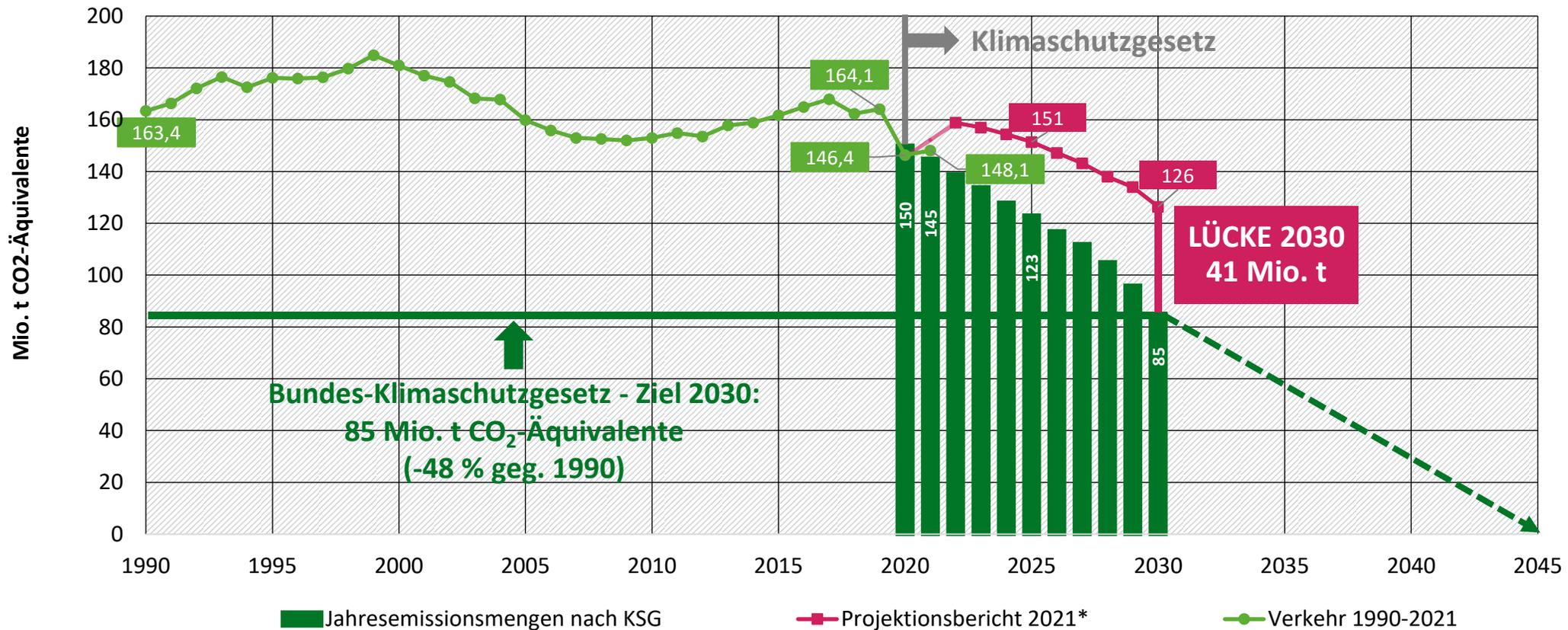


Anmerkung: ohne internationalen Verkehr, vorläufige Daten

Quelle: UBA 2022.

Treibhausgasemissionen sind im Verkehrssektor seit 1990 kaum gesunken und Ziele werden mit aktuell politisch beschlossenen Maßnahmen verfehlt

Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



* Berechnete Werte des „Projektionsbericht 2021“ (rote Linie, basierend auf Daten mit Stand August 2020) weichen für die Jahre 2020 und 2021 von den später veröffentlichten offiziellen IST-Werten (grüne Linie) ab.

Quelle: UBA
22.03.2022

Wie kann der Verkehrssektor seine Klimaschutzziele erreichen?

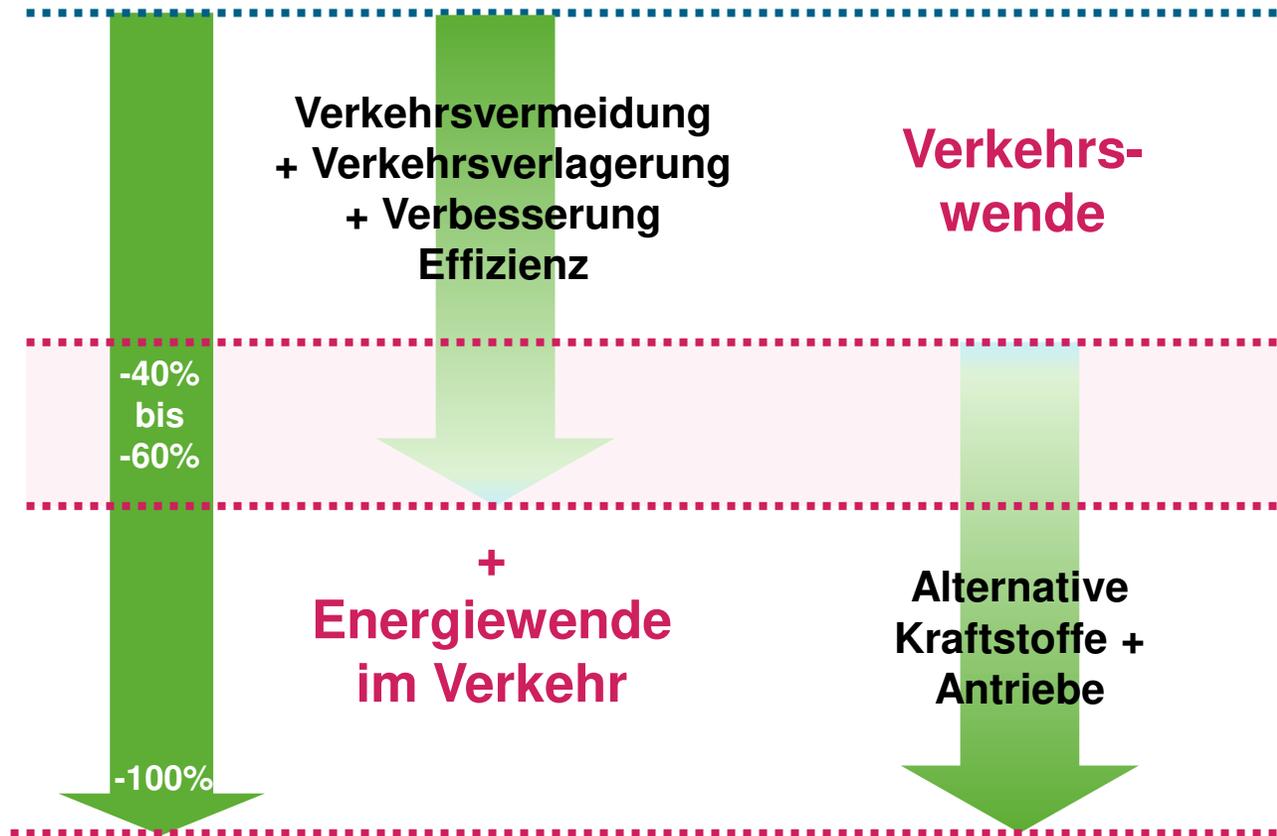
2



Bild: Martin Schmied (UBA).

Anspruchsvolle Klimaschutzziele im Verkehr sind nur mit einer Verkehrswende und einer Energiewende im Verkehr zu erreichen

Minderung der Treibhausgasemissionen (Basis: 1990)

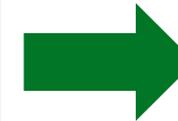
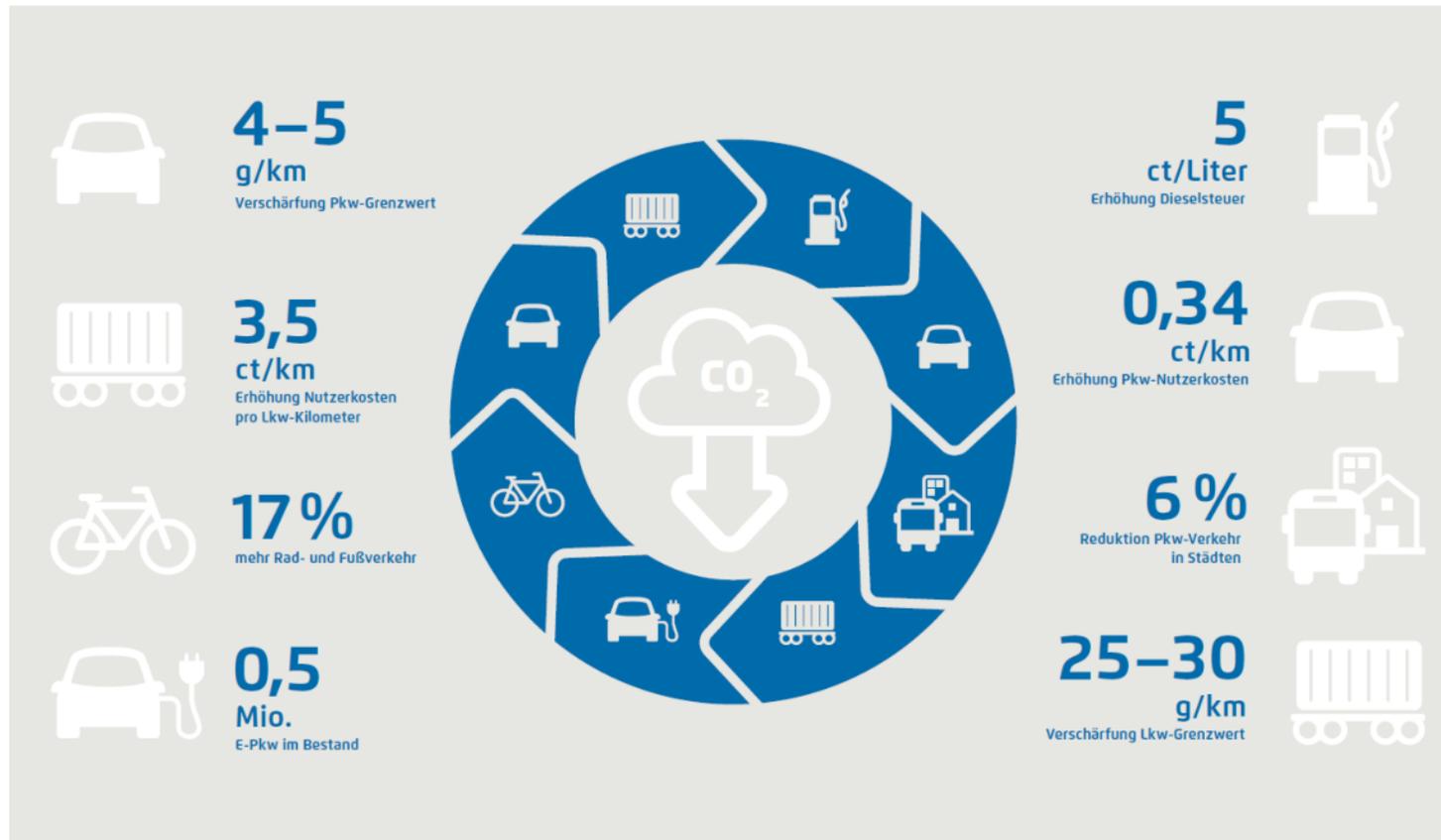


- Für anspruchsvolle Klimaschutzziele im Verkehr müssen eine **Verkehrswende** und eine **Energiewende Hand-in-Hand** gehen.
- Eine **Energiewende** wird **umso teurer**, je mehr **Energie** der Transportsektor **benötigt**.

Quelle: Darstellung des UBA

Für mehr Klimaschutz im Verkehr sind verschiedene, aufeinander abgestimmte Maßnahmen und Instrumente notwendig

Für 1 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente im Verkehr muss man folgendes tun:



UBA schlägt Gesamtkonzept mit acht Bausteinen für ambitionierten Klimaschutz im Verkehr vor



Quelle: Agora Verkehr 2018, Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030.

UBA-Vorschlag: Neue Rahmenbedingungen und acht Bausteine für mehr Klimaschutz im Verkehr

Rahmenbedingungen

Integrierte
Verkehrsplanung

Reform des
Verkehrsrecht



Bausteine

Pkw: Elektrifizierung und Effizienz

Verschärfung CO₂-
Flottengrenzwerte
Nationale E-Quote
Bonus-Malus-System

Lkw: Elektrifizierung und Effizienz

Verschärfung CO₂-
Flottengrenzwerte
Lkw-Maut (CO₂-Preis)
Oberleitungs-Lkw

Abbau klimaschädlicher Subventionen

Dieselprivileg
Dienstwagenprivileg
Entfernungspauschale
Luftverkehr

Verursachergerechte Bepreisung

CO₂-Bepreisung
Pkw-Maut ab 2030

Geschwindigkeits- begrenzung

120 km/h auf Autobahnen
80 km/h außerorts
30 km/h innerorts

Ausbau Schiene

Infrastrukturfonds
Digitalisierung
Schienengüterverkehr

Stärkung Umweltverbund

Attraktiver ÖPNV
Rad- und Fußverkehr
Digitale Lösungen und
Sharing

Postfossile Kraftstoffe

Treibhausgasquote
PtL-Quote für den
Luftverkehr

Mehr Informationen: www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr

UBA-Vorschlag: Neue Rahmenbedingungen und acht Bausteine für mehr Klimaschutz im Verkehr und deren Treibhausgasminderung (als CO₂-Äquivalente)

Rahmenbedingungen

Integrierte
Verkehrsplanung

Reform des
Verkehrsrecht



Treibhausgas-
minderungen:

Bausteine

Pkw: Elektrifizierung und Effizienz

Verschärfung CO₂-
Flottengrenzwerte
Nationale E-Quote
Bonus-Malus-System

minus 13-15 Mio. t CO₂-Äq.

Lkw: Elektrifizierung und Effizienz

Verschärfung CO₂-
Flottengrenzwerte
Lkw-Maut (CO₂-Preis)
Oberleitungs-Lkw

minus 7-10 Mio. t CO₂-Äq.

Abbau klimaschädlicher Subventionen

Dieselprivileg
Dienstwagenprivileg
Entfernungspauschale
Luftverkehr

minus 5-6 Mio. t CO₂-Äq.

Verursachergerechte Bepreisung

CO₂-Bepreisung
Pkw-Maut ab 2030

minus 3-5 Mio. t CO₂-Äq.

Geschwindigkeits- begrenzung

120 km/h auf Autobahnen
80 km/h außerorts
30 km/h innerorts

minus 3 Mio. t CO₂-Äq.

Ausbau Schiene

Infrastrukturfonds
Digitalisierung
Schienengüterverkehr

minus 3-5 Mio. t CO₂-Äq.

Stärkung Umweltverbund

Attraktiver ÖPNV
Rad- und Fußverkehr
Digitale Lösungen und
Sharing

minus 2-3 Mio. t CO₂-Äq.

Postfossile Kraftstoffe

Treibhausgasquote
PtL-Quote für den
Luftverkehr

minus 0 Mio. t CO₂-Äq.

Mehr Informationen: www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr

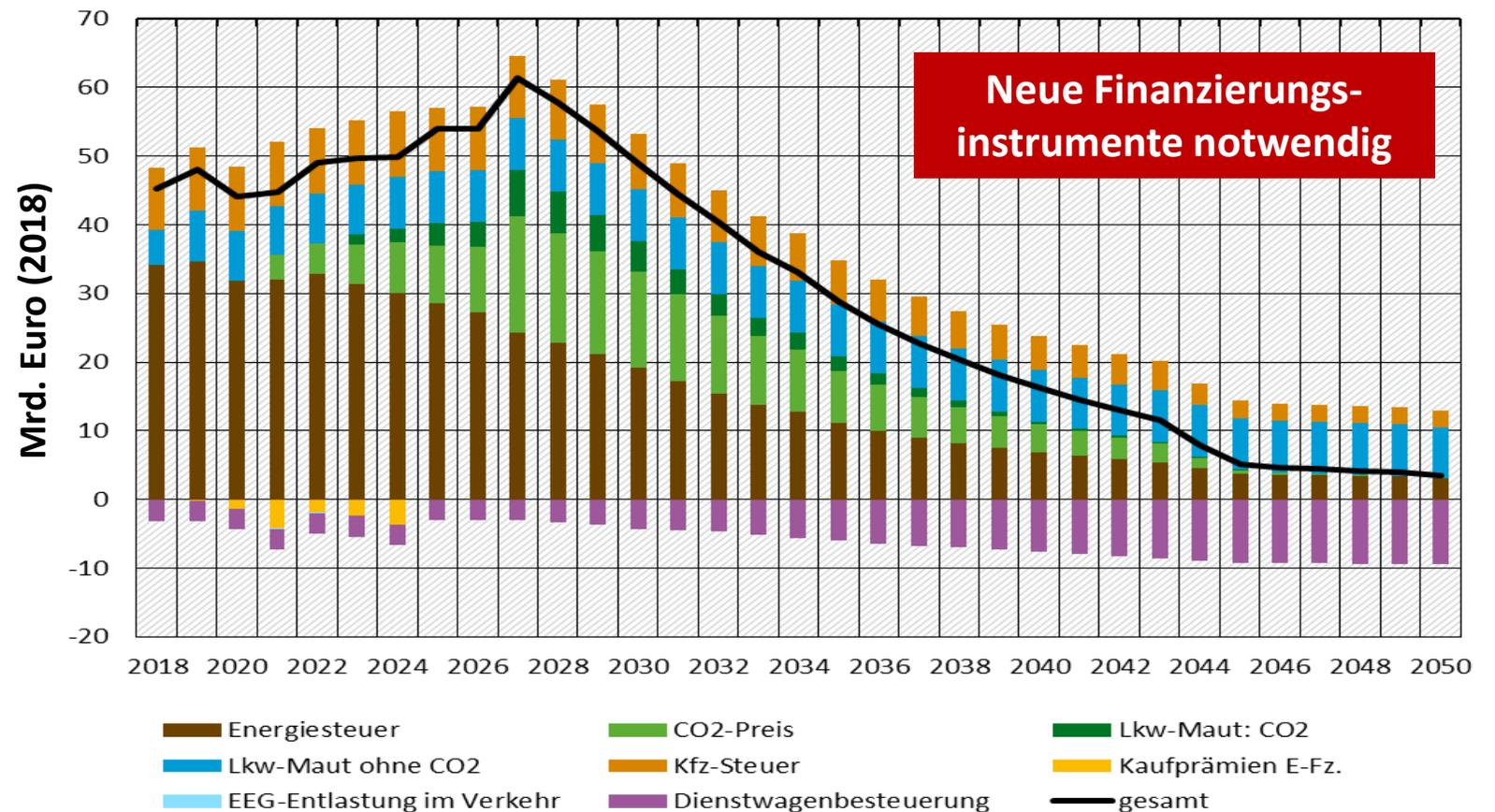
UBA-Studie „Mobilität neu steuern“ macht deutlich, dass eine nachhaltige Finanzierung des Verkehrs in Zukunft dringend geboten ist



Quelle:

www.umweltbundesamt.de/publikationen/mobilitaet-neu-steuern

Entwicklung von Steuern, Abgaben und Ausgaben im Verkehr unter Fortschreibung heutiger Rahmenbedingungen bis 2050



Klimaschutz im Verkehr: Resümee

3

Bild: Martin Schmied (UBA).

Klimaschutz im Verkehr: Ein Resümee

- **Um die anspruchsvollen Klimaschutzziele in Deutschland zu erreichen muss die Mobilität bis 2045 treibhausgasneutral werden – dies ist möglich, setzt aber sofortiges Handeln voraus.**
- **Neben einer Verkehrswende mit Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung der Effizienz ist eine Energiewende im Verkehr zwingend notwendig (Kernelement: Elektromobilität).**
- **Die im Bundes-Klimaschutzgesetz gesetzten Ziele für 2030 sind im Verkehr nur mit einem Set von weitreichenden Maßnahmen und Instrumenten möglich, welche Effizienz und alternative Antriebe und Kraftstoffe fördern, den Verkehr stärker bepreisen und den Umweltverbund ausbauen und stärken.**
- **Nachhaltige Mobilität ist mehr als klimafreundlicher Verkehr – wir brauchen für lebenswerte Innenstädte eine Verkehrswende dringender denn je. Hierfür müssen heute die Weichen gestellt werden.**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Martin Schmied

Umweltbundesamt

Leiter des Fachbereiches I

„Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien“

martin.schmied@uba.de

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Kommentar

Die Gestaltung nachhaltiger Mobilität – das Bundesmobilitätsgesetz

Kerstin Haarmann
Bundesvorsitzende Verkehrsclub Deutschland

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Impuls

**Ziele und Rahmenbedingungen der Verkehrswende –
Wo stehen wir und wohin wollen wir?**

Tobias Kluth
Geschäftsführer, Intraplan

Vorstellung aus dem Projekt „Klimaschutzszenario 2030 / 2040“ · 11.07.2022

Impulsvortrag „Ziele und Rahmenbedingungen der Verkehrswende – Wo stehen wir und wo wollen wir hin“

Fachveranstaltung „Mobilität und Klima verbinden:
Wie kann die Verkehrswende umgesetzt werden?“

Tobias Kluth, Intraplan Consult GmbH

Themenübersicht

1 Wo stehen wir?

- » Der Blick zurück: Was wurde (nicht) erreicht?
- » Der Blick nach vorn: Ziele

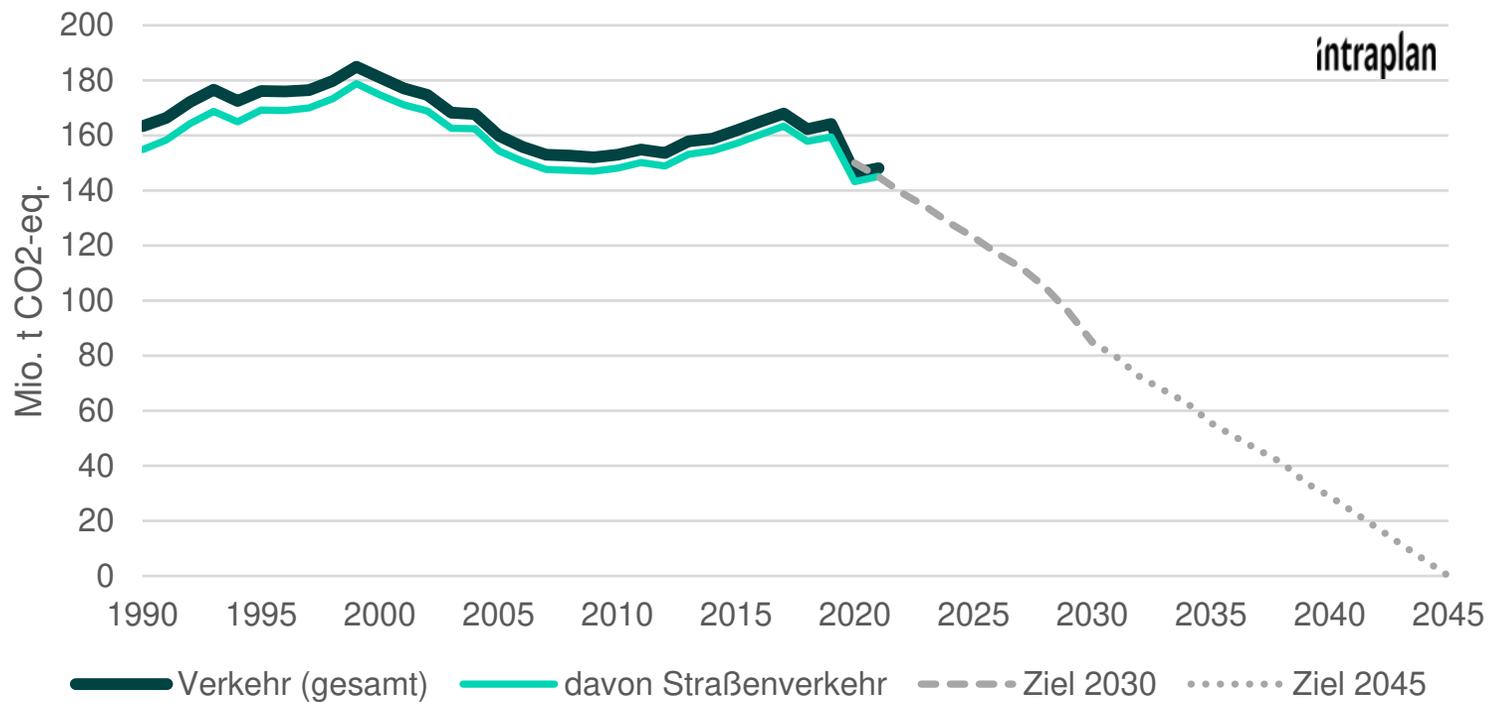
2 Wo wollen (müssen) wir hin?

- » Das Projekt „Klimaschutzszenario 2030 / 2040“
- » Zwischenstand „Bezugsszenario“ 2030 / 2040:
Wie sieht unsere Ausgangssituation aus?
- » Ausblick „Klimaschutzszenario“

Wo stehen wir?

Der Blick zurück: Was wurde (nicht) erreicht?

THG-Emissionsentwicklung im Verkehr seit 1990



Datenquelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen>

- » 2019 emittierte der Verkehr in Deutschland die **gleiche Menge THG wie 1990** (exakt: +0,4 %). In den Pandemie Jahren lag der Wert rund 10 % niedriger.
- » Der Anteil des **Straßenverkehrs** an den gesamten Emissionen des Verkehrs in Deutschland liegt bei über **95 %** und steigt tendenziell an.
- » Bis einschließlich 2021 erfolgte noch kein ernsthafter Einstieg in die **Antriebswende** (Anteil lokal emissionsfreier Kfz im Bestand <<1 %).
- » Im Zeitraum 1991-2019 stieg die **Verkehrsleistung im MIV in Deutschland** um gut 20 % an.
- » Bis **2030** wird in Deutschland eine Reduktion um **48 %** (ggü. 1990) angestrebt, bis **2045 Klimaneutralität**.

Wo stehen wir?

Der Blick nach vorn: Ziele

Sektor	Mio. t CO ₂ -eq.			Minderungsziel 2030	
	1990	2019	2030	ggü. 1990	ggü. 2019
Gebäude	21,0	17,6	10,7	49%	39%
Verkehr	20,3	22,2	9,2	55%	58%
Industrie	18,8	12,7	7,2	62%	43%
Energiewirtschaft	19,9	15,9	5,1	75%	68%
Landwirtschaft	6,1	4,9	3,7	39%	24%
Sonstige (Abfall / Abwasser)	4,4	0,8	0,5	88%	35%
Summe ohne LULUCF	90,6	74,2	36,5	60%	51%
LULUCF			-4,4		
Summe			32,1	65%	57%

Vergleich der sektoralen THG-Emissionen Baden-Württemberg im Zielszenario für das Zieljahr 2030

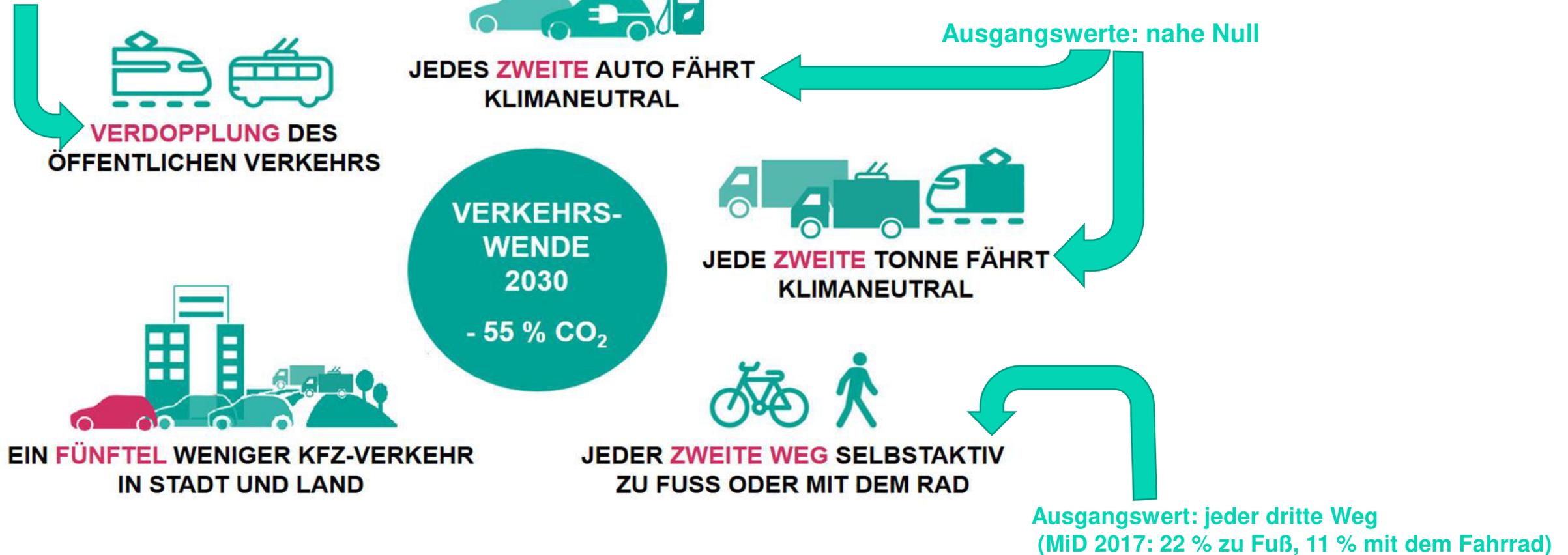
Datenquelle: iFEU, Fraunhofer ISI, Öko-Institut e.V., ZSW (2022) (im Auftrag des Umweltministeriums): Sektorziele 2030 und klimaneutrales Baden-Württemberg 2040. Teilbericht Sektorziele

- » Die EU strebt für 2030 eine Reduktion der THG-Emissionen um 55 % an, die Bundesrepublik Deutschland um insgesamt 65 % und im Sektor Verkehr um 48 % (ggü. 1990). In **Baden-Württemberg** gilt im **Verkehr** ein ambitionierteres Ziel von **55 %**.
- » Die EU strebt **Klimaneutralität** bis 2050 an, die Bundesrepublik Deutschland bis 2045 und das Land **Baden-Württemberg** bereits im Jahr **2040** (insgesamt und Sektor Verkehr).
- » Für 2030 ggü. **2019** (letzter Wert vor der Pandemie) bedeutet dies eine Reduktion der THG des Verkehrs um **58 %**.
- » 1990 lag der **Anteil des Verkehrs** bei 22 %, bis 2019 ist er auf **30 %** angestiegen. Der für 2030 angestrebte Anteil liegt bei 25 %.

Wo stehen wir?

Der Blick nach vorn: Die fünf (neuen) Ziele der Verkehrswende in Baden-Württemberg

Ausgangswert: 10 % beim Verkehrsaufkommen,
19 % bei der Verkehrsleistung (MiD 2017)



Wo wollen (müssen) wir hin?

Das Projekt „Klimaschutzszenario 2030 / 2040“

- Bereits **2017** wurde in einem **Vorläuferprojekt** eine Verkehrsprognose 2030 berechnet und die Lücke zur Erreichung der (damaligen) Klimaschutzziele ermittelt.
- Die **Klimaschutzziele** wurden mittlerweile **verschärft**, zudem gibt es neue Erkenntnisse zur Entwicklung im Verkehr (Aufkommen und Antriebsarten), so dass eine Neubewertung der damaligen Erkenntnisse sinnvoll ist. Der Blick reicht nun zusätzlich ins Jahr der angestrebten Klimaneutralität, **2040**.
- Die Arbeitsgemeinschaft **Intraplan / Trimode** wurde am 27.12.2021 beauftragt. Der Zeitplan sieht den Abschluss der wesentlichen Arbeitspositionen noch im Jahr **2022** vor.
- Vorgehen:
 - Alle Berechnungen beruhen auf einer Analyse des Verkehrsgeschehens (und der THG) im Jahr **2019**, dem derzeit letzten nicht von der Pandemie beeinflussten Jahr.
 - Für 2030 und 2040 wird ein **Bezugsszenario** definiert und berechnet, das auf beschlossenen bzw. absehbaren Rahmenbedingungen beruht. Grundlage ist somit auch der Koalitionsvertrag.
 - In einem zweiten Schritt wird ein **Klimaschutzszenario** 2030 und 2040 definiert, das in Kenntnis der Lücke zur Zielerreichung verschärfte Rahmenbedingungen unterstellt, so dass die Klimaschutzziele erreicht werden. Hierin wird auf Erkenntnisse und Maßnahmen des Landeskonzept Mobilität und Klima zurückgegriffen.

Wo wollen (müssen) wir hin?

Zwischenstand Bezugsszenario 2030: Wie sieht unsere Ausgangssituation aus?

Für das Bezugsszenario wurden Prognoseprämissen definiert, die sich auf die Entwicklung der Mobilität, die Konkurrenzsituation der Verkehrsmittel untereinander sowie auf die Entwicklung der Anteile der Antriebsarten im Kfz-Verkehr beziehen. Diese bilden (neben der sozioökonomischen Entwicklung) die Eingangsgrößen des Verkehrsmodells.

Für 2030 gelten die folgenden Annahmen:

- Weiterer Anstieg der **Pkw-Dichte** bei steigenden Anteilen lokal emissionsfrei angetriebener Pkw (17 % des Bestands) und PHEV (8 % des Bestands).
- Zunehmende Nutzung von **Homeoffice** und Ersatz von **Geschäftsreisen** durch Videokonferenzen
- Erhebliche Angebotsausweitung im **ÖPNV** bei gleichzeitigem **realem Preisrückgang** im Fernverkehr sowie im Zeitkartentarif Baden-Württemberg
- deutliche Anhebung der Parkkosten bei gleichzeitiger Einschränkung der verfügbaren Parkplätze
- Für fossil angetriebene Kfz steigen die **Nutzerkosten** spürbar, u.a. auch durch die CO₂-Bepreisung, während für lokal emissionsfreie Kfz ein Rückgang der Kosten angenommen wird (Brutto-Strompreis)
- **Radnetze** und Radschnellwege werden deutlich ausgebaut, der **Fußverkehr** wird verbessert

Wo wollen (müssen) wir hin?

Zwischenstand Bezugsszenario 2040: Wie sieht unsere Ausgangssituation aus?

Für 2040 gelten zusätzlich folgende Annahmen:

- Der Anteil **lokal emissionsfrei angetriebener Pkw** steigt auf 65 % des Bestands, der von PHEV liegt bei 5 %.
- Erhebliche Angebotsausweitung im Eisenbahnverkehr (**Deutschlandtakt**)
- Einführung einer **Straßenbenutzungsgebühr** für **Pkw** auf überörtlichen Straßen (vor allem aus fiskalischen Gründen)
- größere Städte führen **Nullemissionszonen** ein

Wo wollen (müssen) wir hin?

Ausblick Klimaschutzszenario

- Es ist davon auszugehen, dass im **Bezugsszenario** die Klimaschutzziele sowohl 2030 als auch 2040 verfehlt werden (Ergebnisse liegen noch nicht vor).
- Es erlaubt jedoch die Quantifizierung der **Lücke der Zielerreichung**.
- Durch die Annahme **zusätzlicher Maßnahmen**, die in den Bereichen Mobilität und Verkehrsmittelwahl wirksam sind, sowie bezüglich der Anteile der Antriebsarten kann ermittelt werden, wie sich diese Lücke verkleinert und schließlich die Klimaziele (bzw. ggf. Verkehrsziele) erreicht werden können.
- Darüber hinaus ist auch eine **Zeitreihenbetrachtung** möglich, was für die verbleibenden Emissionsbudgets relevant ist.
- Es können somit unmittelbar Handlungsnotwendigkeiten abgeleitet werden.

intraplan

Wir gestalten Mobilität.

**Intraplan Consult GmbH
Dingolfinger Str. 2
81673 München**

Ihr Ansprechpartner



**Intraplan Consult GmbH
Tobias Kluth**

Tobias.Kluth@intraplan.de

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) **Kommentar**

Nachhaltige Mobilität und die Industrie – Mehr Herausforderung oder Gestaltungschance?

Uta Pfeiffer

Abteilungsleiterin, Bundesverband der Deutschen Industrie

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Impuls

Wie können Kommunen die Verkehrswende gestalten?

Hilmar von Lojewski
Beigeordneter Deutscher Städtetag



ifok.
A CADMUS COMPANY

Deutscher 
Städtetag

Fachveranstaltung Verkehrsministerium Baden-Württemberg

**Mobilität und Klima verbinden:
Wie kann die Verkehrswende umgesetzt werden? – Vom Wissen zum Tun**

Dipl.-Ing. Hilmar von Lojewski
Beigeordneter und Leiter
Dezernat Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr, Deutscher Städtetag

Stuttgart, 11. Juli 2022

Agenda

Prolog

1. Was wir **WISSEN** - Die Basics zu Mobilität und Klimaschutz
2. Die Rolle der Kommunen
3. Kommunen und Regulatorik
4. BWs 10-Punkte-Plan und die Kommunen
5. Was wir **TUN** müssen (und lassen sollten) - Die „Dos“ und „Don'ts“ für mehr Klimaschutz in der Mobilitätswendewende

Epilog

- WAS?**
 - 1 Milliarde Euro mehr.
- WOFÜR?**
 - Für Bus, Bahn, Rad- und Fußverkehr.
 - Für eine zukunftsorientierte Mobilität in Baden-Württemberg.
- WOZU?**
 - Damit wir die Pariser Klimaziele erreichen.
 - Damit wir den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg sichern und gute Arbeit weiter ermöglichen.
- WIE?**
 - Mit einem starken, leistungsfähigen ÖPNV in Stadt und Land mit vielen Strecken und kurzen Takten.
 - Mit attraktiven Sharing-Angeboten in Städten und Dörfern.
 - Mit sicheren Fußwegen, durchgängigen Radwegen, nicht nur in den Städten.



**MOBILITÄTS
WENDE**
FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG

Die Mobilitätswende für Baden-Württemberg ist eine breite Allianz von umwelt- und verkehrspolitischen Nichtregierungsorganisationen, Gewerkschaften, kirchlicher Institutionen und vielen Einzelpersonen, organisatorisch angegliedert an den Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Mobilitätswende für Baden-Württemberg | c/o VCD Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Str. 15 | 70178 Stuttgart | T 0711-34 208 620 | info@mobilitätswende-bw.de

Spendenkonto: Mobilitätswende Allianz | IBAN: DE23 6009 0800 0310 8396 06
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG | BIC GENODEF102

Die Allianz Mobilitätswende Baden-Württemberg bündelt Kräfte für eine breite Kampagne im Land und eine intensive öffentliche Diskussion. Wir verstärken den Druck aus der Zivilgesellschaft, damit die Politik zügiger handelt.

mobilitätswende-bw.de









Agenda

1. Was wir wissen - Die Basics zu Mobilität und Klimaschutz
2. Die Rolle der Kommunen
3. Kommunen und Regulatorik
4. BWs 10-Punkte-Plan und die Kommunen
5. Was wir tun müssen (und lassen sollten) - Die „Dos“ und „Don'ts“ für mehr Klimaschutz in der Mobilitätswendewende

Epilog



1

Was wir **WISSEN**

Die bekannten Lösungspfade I

Die notwendigen Maßnahmen und Trigger zur CO₂-Einsparung im Verkehr sind offenkundig und allen klar. Die „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität – Arbeitsgruppe 1 Klimaschutz im Verkehr“ hat sie recht objektiv, aber nicht vollständig, benannt.

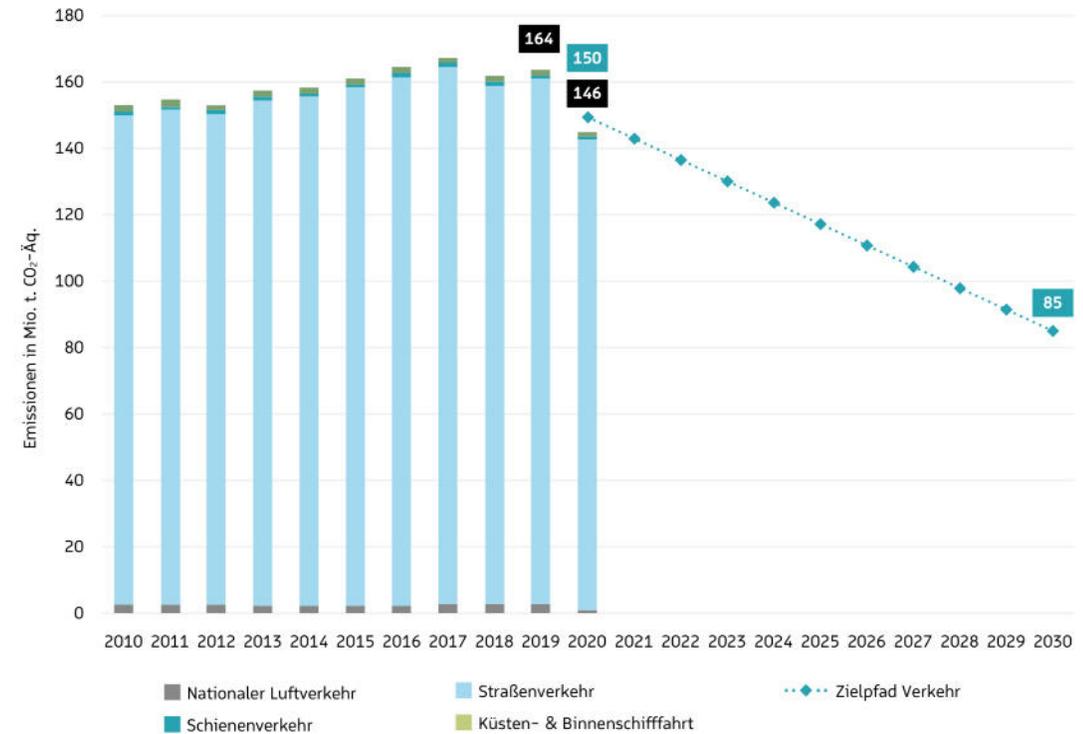


Abbildung 2: Die Klimaschutzziele auf nationaler Ebene
(Quelle: eigene Darstellung)

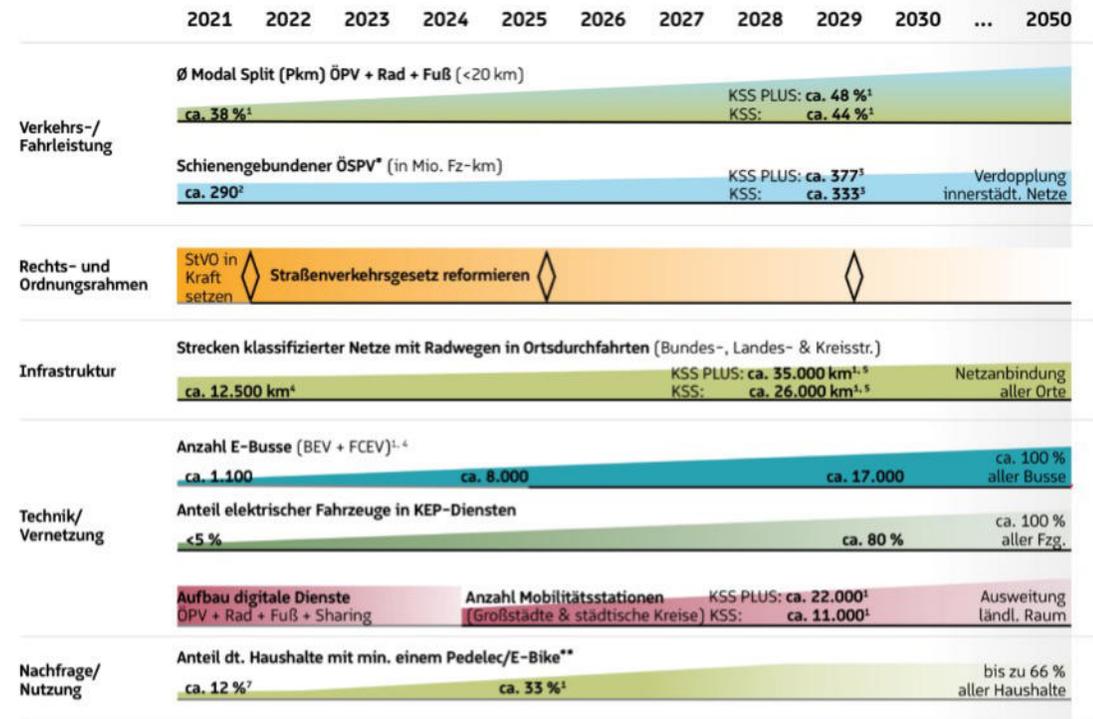
1

Was wir WISSEN

Die bekannten Lösungspfade II

Klar ist – der urbane Verkehr < 20 km wird nur einen komplementären Beitrag zum Klimaschutz liefern.

Maßgeblich ist der stadt-regionale und Fernverkehr.



¹ M-Five/PTV, eigene Modellierung

² VDV-Statistik 2019

³ BVWP 2030, VDB-Einschätzung

⁴ BMVI/StB 2020

⁵ BAG 2021

⁶ Destatis 2020

* Straßen-, Stadt- & U-Bahnen

** jegliche Form von Fahrrädern mit unterstützendem Elektromotorantrieb

Instrumentenbündel:

Förderung ÖPNV und Multimodalität

Entwicklung Rad- und Fußverkehr

Rechtlicher & administrativer Rahmen, Ordnungspolitik

Regulärer Wahltermin Deutscher Bundestag

Alternative Antriebe für Flotten

Urbane Logistik

Digitalisierung, Vernetzung & Verkehrssteuerung

Quantifizierter Wirkungsverlauf

Qualitativer Wirkungszeitraum

Laufende Entwicklung

Zusätzliche Elemente

Abbildung 12: Möglicher Fahrplan zur Erreichung einer klimafreundlichen urbanen Mobilität (Quelle: eigene Darstellung)

1

Was wir **WISSEN**

Die Nachhaltigkeits- und Suffizienzziele

Die Mobilitätswende hat eine ökologische, ökonomische, soziale und Suffizienz-Dimension.

„Verkehrs- und Mobilitätswende“ steht für nachhaltige, klimaschonende und menschenverträgliche Mobilität in Städten und Regionen. Und für die **Vermeidung unnötiger Verkehrsleistungen**.

Politische Rahmenbedingungen



1

Was wir **WISSEN**

Der **gesellschaftliche Druck** und der **politische Wille** zur **Umgestaltung öffentlicher Räume** und **Neuzuweisung von Nutzungen** zwischen **Straßenverkehr, Umweltverbund** und **Aufenthaltsqualität** ist deutlich gestiegen. **Treiber** sind **Klimaschutz, Lebens- und Umweltqualität** und vielleicht auch die Erkenntnis, ziemlich spät dran zu sein...

Tatsächliche **Veränderungen** jenseits von Leuchttürmen und Einzelprojekten sind in der Breite allerdings noch nicht zu finden.

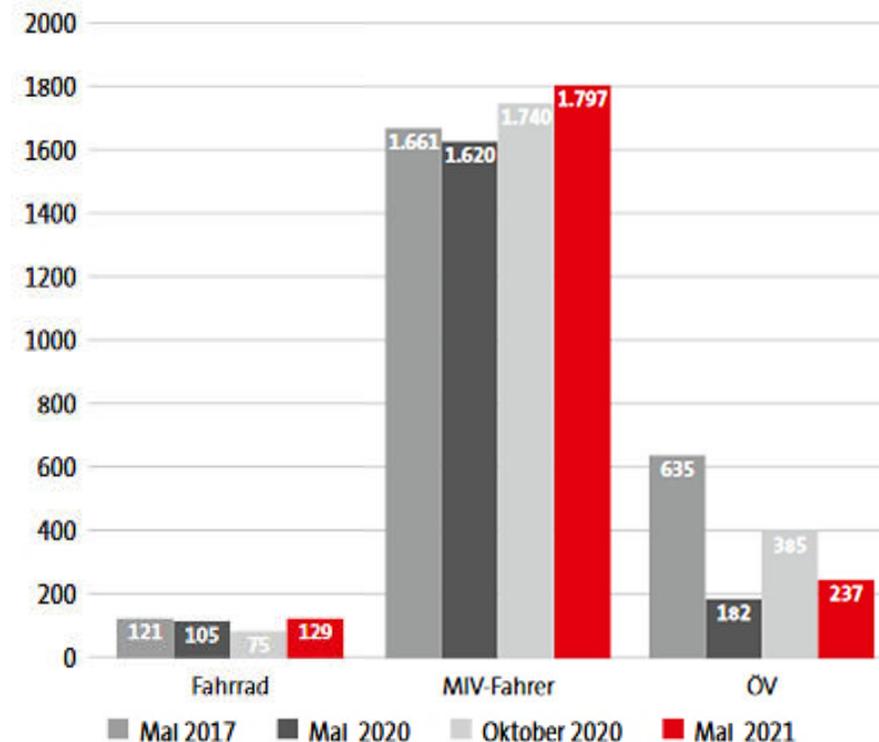
1

Was wir **WISSEN**

Die **Corona-Pandemie** hat auch Auswirkungen auf die Mobilitätswende – das Fahrrad hat großen Zuspruch erfahren, der MIV hat ein Zwischenhoch erreicht, der ÖPNV hat Vertrauen verloren.

Die **Energiekrise** birgt allerdings die Chance, mehr unnötige Fahrten zu vermeiden.

Verkehrsleistung pro Tag absolut nach Verkehrsmitteln (Hochrechnung in Mio. Personen-km)



(WZB 2021, S. 16)

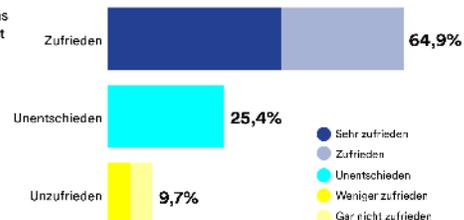
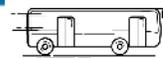
1

Was wir WISSEN

Aktuell ist der private PKW das **Verkehrsmittel Nr. 1**. Daran haben auch Mob-Offensiven, 2-Euro-Spritpreise, Car-Sharing-Angebote und 9-Euro-Tickets nichts geändert. – Wobei: bei letzterem gibt's einen kleinen Silberstreif...

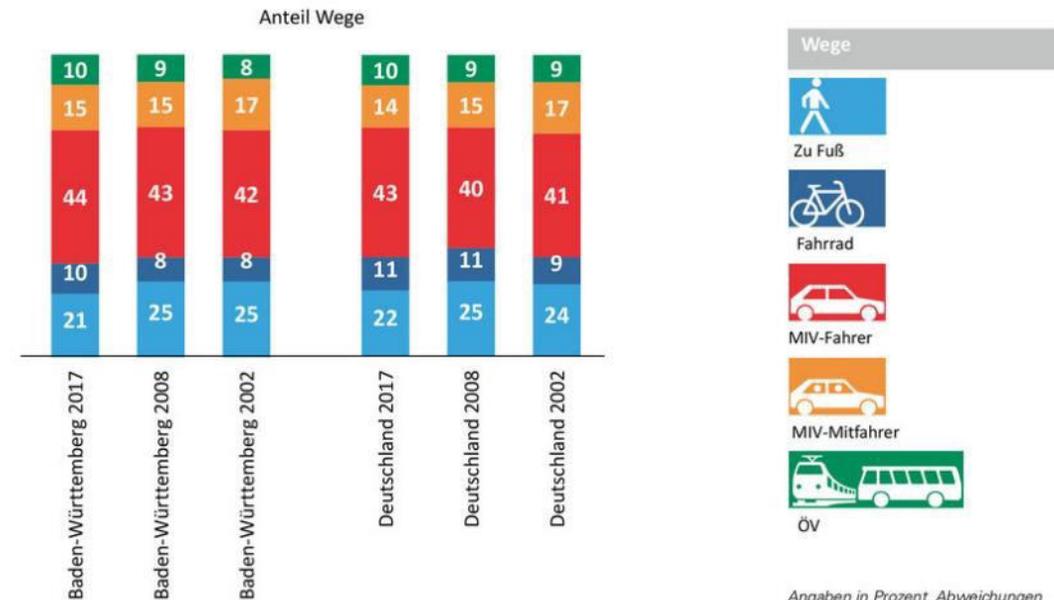
SO ZUFRIEDEN SIND DIE MENSCHEN MIT DEM 9-EURO-TICKET!

Personen, die sich das 9-Euro-Ticket gekauft haben, **ohne vorher Abokunde zu sein**.



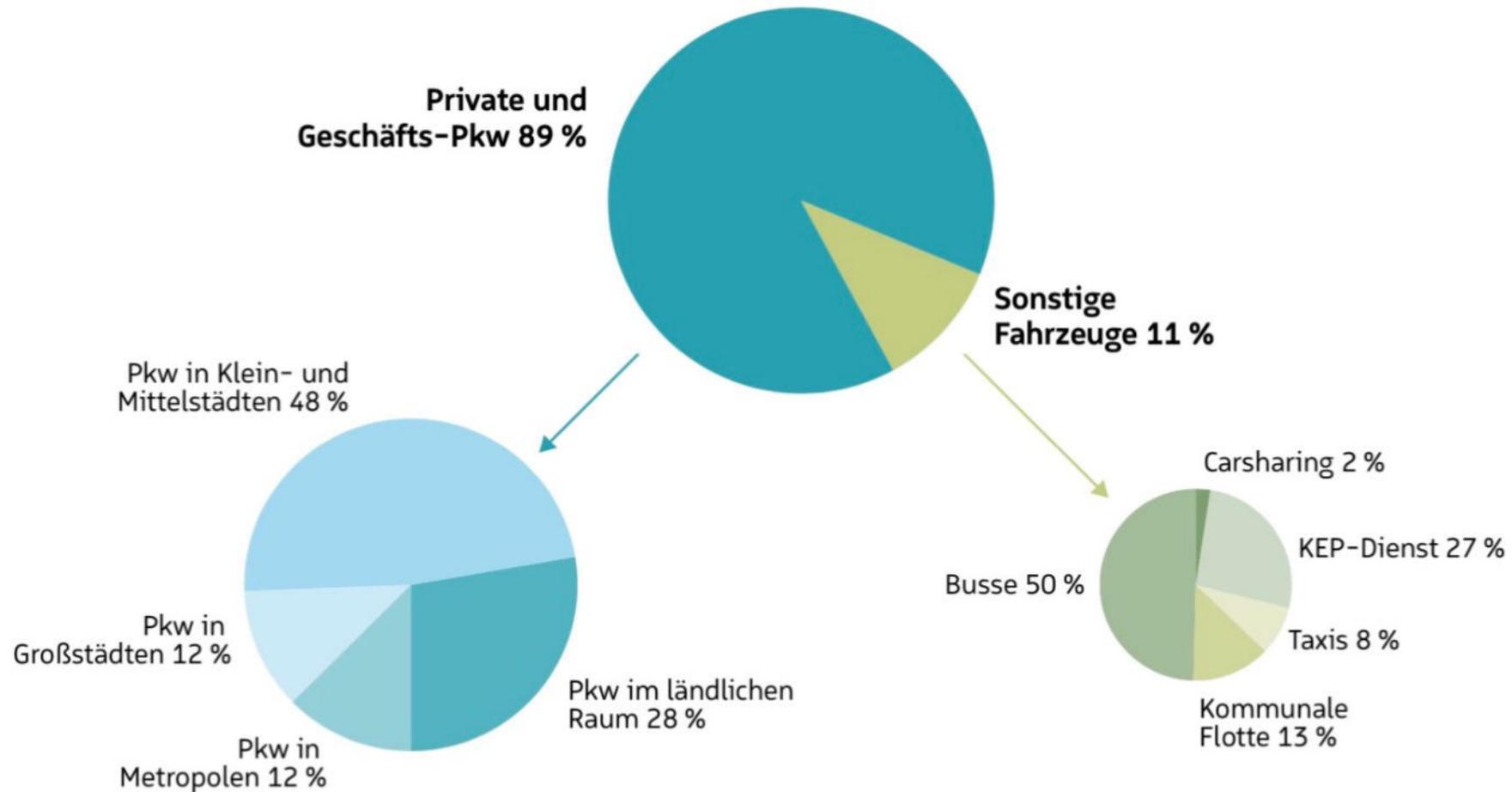
Sehr zufrieden
Zufrieden
Unentschieden
Weniger zufrieden
Gar nicht zufrieden

Modal Split nach Verkehrsaufkommen in BW
- Anteil der Wege in %



(BMVI 2020)

1 Was wir **WISSEN**



1

Was wir **WISSEN**

Basics zu Mobilität und Klimaschutz

Das Klima wird nicht im städtischen Verkehr gerettet

In den Städten geht es um

- Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Flächengerechtigkeit
- Sicherung und Aufbau von Stadtgrün
- Multimodale Erreichbarkeit

aber mit einem Anteil von ca. 6 % an den Klimagasen der Mobilität nicht in erster Linie um

- Klimaschutz durch Mobilitätswende

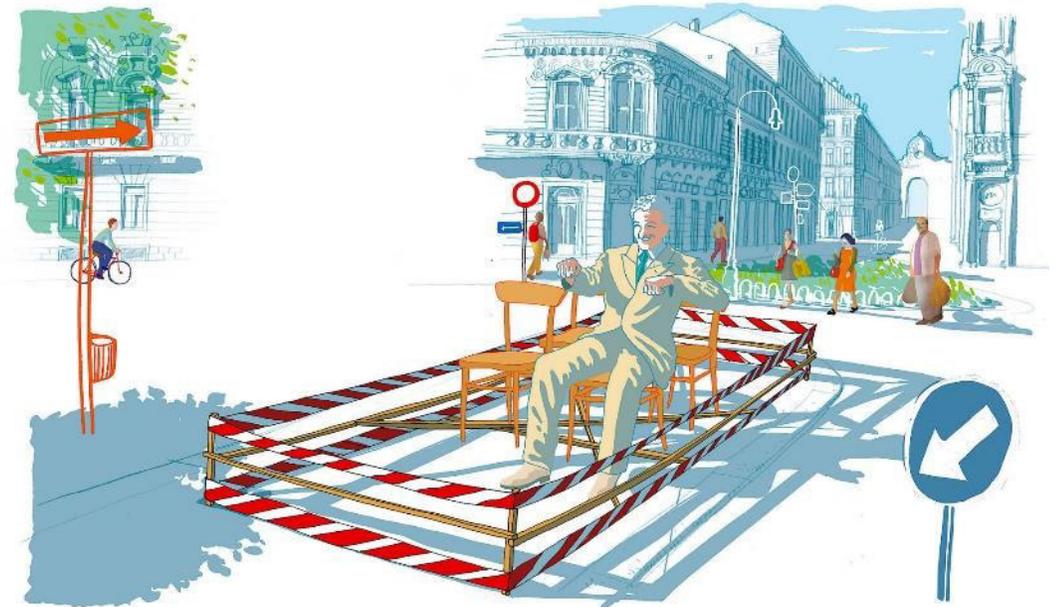


Agenda

Prolog

1. Was wir wissen - Die Basics zu Mobilität und Klimaschutz
2. **Die Rolle der Kommunen**
3. Kommunen und Regulatorik
4. BWs 10-Punkte-Plan und die Kommunen
5. Was wir tun müssen (und lassen sollten) - Die „Dos“ und „Don'ts“ für mehr Klimaschutz in der Mobilitätswendewende

Epilog



2

Rolle der Kommunen in der Mobilitätswende

Die Städte zwischen „Baum und Borke“ als

- Treiber und Getriebene
- Planende vs. Beplante
- Finanzierende und Finanzierte
- Experimentierende und Verhinderte
- Regulierende und Regulierte
- Innengerichtet Handelnde und außengerichtet Geforderte
- Liefernde und „Ausgelieferte“



2

Rollen der Kommunen in der Mobilitätswende

Die Städte als Treiber der kommunalen
Mobilitätswende (ganz subjektiv!)

Wo ist Betrieb?      

- Kommunale Haltung zur MobWende 
- Innerstädtischer-Modal Split 
- Zwangsvollzug von StVG- und StVO-Regularien 
- Experimenteller Umbau / Erproben und Verstetigen von Lösungen im öffentlichen Raum 



2

Rolle der Kommunen in der Mobilitätswende

Die Städte als Treiber der kommunalen
Mobilitätswende

Wo ist Betrieb? ↑ ↗ ↘ ↓ → ←

- Umbau der ÖPNV-Flotte ↑
- Erhalt und Erneuerung des ÖPNV-Netzes ↗
- Ausbau des ÖPNV-Netzes →
- Abbau von Parkplätzen in
Innenstadtbereichen ↗
- Herunterfahren von Erwartungshaltungen
in Straßenausbau ←



Agenda

Prolog

1. Was wir wissen - Die Basics zu Mobilität und Klimaschutz
2. Die Rolle der Kommunen
3. **Kommunen und Regulatorik**
4. BWs 10-Punkte-Plan und die Kommunen
5. Was wir tun müssen (und lassen sollten) - Die „Dos“ und „Don'ts“ für mehr Klimaschutz in der Mobilitätswendewende

Epilog

StVR

Straßenverkehrsrecht

StVG, StVO, StVZO
Fahrzeug-ZulassungsVO
Fahrerlaubnis-VO
Verkehrszeichen
Bußgeldkatalog

57. Auflage
2019

Beck-Texte im dtv

3

Kommunen und Regulatorik

Kriegsschauplatz Mobilität

- My car is my castle...
- Formale und angeeignete Rechte
- Die automobiler Hackordnung
- Regeln und ihre Sanktionierung –
Wo sind Ordnungsamt und Polizei?
- ÖPNV lehrt Vorrechte zu beachten
- Zero Vision nur über Augenhöhe
aller Verkehrsmodi

3 Kommunen und die Regulatorik

„Sire, gestatten Sie Regelungsoffenheit...“

- Subsidiarität in der Straßenverkehrsregulatorik
- KoaV (Rdnr. 1689 ff.) : „*Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, 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.*“
- Klimaschutz-Sofortprogramm-E 2022 sieht unter Punkt 2.3 erste Maßnahmen für den Verkehrsbereich vor.



Kommunen und die Regulatorik

Forderungen des Städtetages

- Außer Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs müssen Ziele zu **Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität ins Straßenverkehrsrecht Eingang** finden.
- Mindestens innerorts sollten Städte **Tempo 30** für einzelne Straßen **unabhängig von besonderen Gefahrensituationen** anordnen können.
- In **Modellprojekten** untersuchen, wie sich T 30 unter Beibehaltung von T 50 auf den Hauptverkehrsstraßen auswirkt.
- **Änderungen** im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und in der Straßenverkehrsordnung (StVO) **schnell umsetzen**.

Diese 199 Städte wollen Tempo 30

Städte und Gemeinden, die sich bis 15.06.2022 der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben, mit Schwerpunkt auf den Neuzugängen seit 14.04.2022*

● 7 Initiativstädte

● 127 beigetreten bis 14.04.2022

● 65 neu bis 15.06.2022



Agora Verkehrswende (06/2022) | *Aus Platzgründen sind die Kommunen, die bis 14.04.2022 beigetreten sind, hier nicht mit Namen genannt, mit Ausnahme der Initiativstädte und der größeren Städte. Alle Namen unter: <http://lebenswerte-staedte.de>

Agenda

Prolog

1. Was wir wissen - Die Basics zu Mobilität und Klimaschutz
2. Die Rolle der Kommunen
3. Kommunen und Regulatorik
4. **BWs 10-Punkte-Plan und die Kommunen**
5. Was wir tun müssen (und lassen sollten) - Die „Dos“ und „Don'ts“ für mehr Klimaschutz in der Mobilitätswendewende

Epilog



4

BWs 10 Punkte Plan zu Mobilität und Klima 1

Kein Landesprogramm ohne kommunale Inputs, hier

- ÖPNV-Ausbau, -Sanierung, -Erhalt, -Betrieb
- Ladesäuleninfrastruktur in den Kommunen
- KlimaMobPläne, Green City Masterpläne, SUMPs ...
- Radwegenetze – stadtintern, stadt-regional, Radverkehrsschnellwege etc.
- Modernisierung von Bus- und Taxiflotten
- Verkehrsberuhigung, Stellplatzmanagement
- Lkw-Maut oder weiterreichende Drittnutzerfinanzierung / Gleisanschlusscharta

10 Punkte zum Erreichen der Klimaziele

Rückgrat der Verkehrswende: ein starker, verlässlicher und attraktiver ÖPNV ▼

Elektrisiert in die Zukunft: Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur ▼

Zeichen auf Zukunft: Klimamobilitätspläne für alle Kommunen ▼

Schnell, gesund und sicher ans Ziel: RadNETZ und Radschnellwege ▼

Öko-Technischer Fortschritt: Modernisierung von Bus- und Taxiflotten ▼

Attraktive Zentren: lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten ▼

Klimaschutzorientierte Wettbewerbsbedingungen: LKW-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen und ein umweltfreundlicher Schienengüterverkehr ▼

4

BWs 10 Punkte Plan zu Mobilität und Klima 2

- Nullemissionszonen erfordern kommunale Planungsleistung
- Gestaltung öffentlicher Räume / Parken fair bepreisen (das Freiburg-Urteil, Gottseidank...)
- Zusammenklang von SolarMobilität und PV-Flächen in Kommunen

10 Punkte zum Erreichen der Klimaziele

Pioniergeist made in BW: Nullemissionszonen ✓

Straßen aufwerten: Parkraumpolitik gestalten und fair bepreisen ✓

Sonne im Tank: Erneuerbare Energie für die eigene Mobilität ✓

Agenda

Prolog

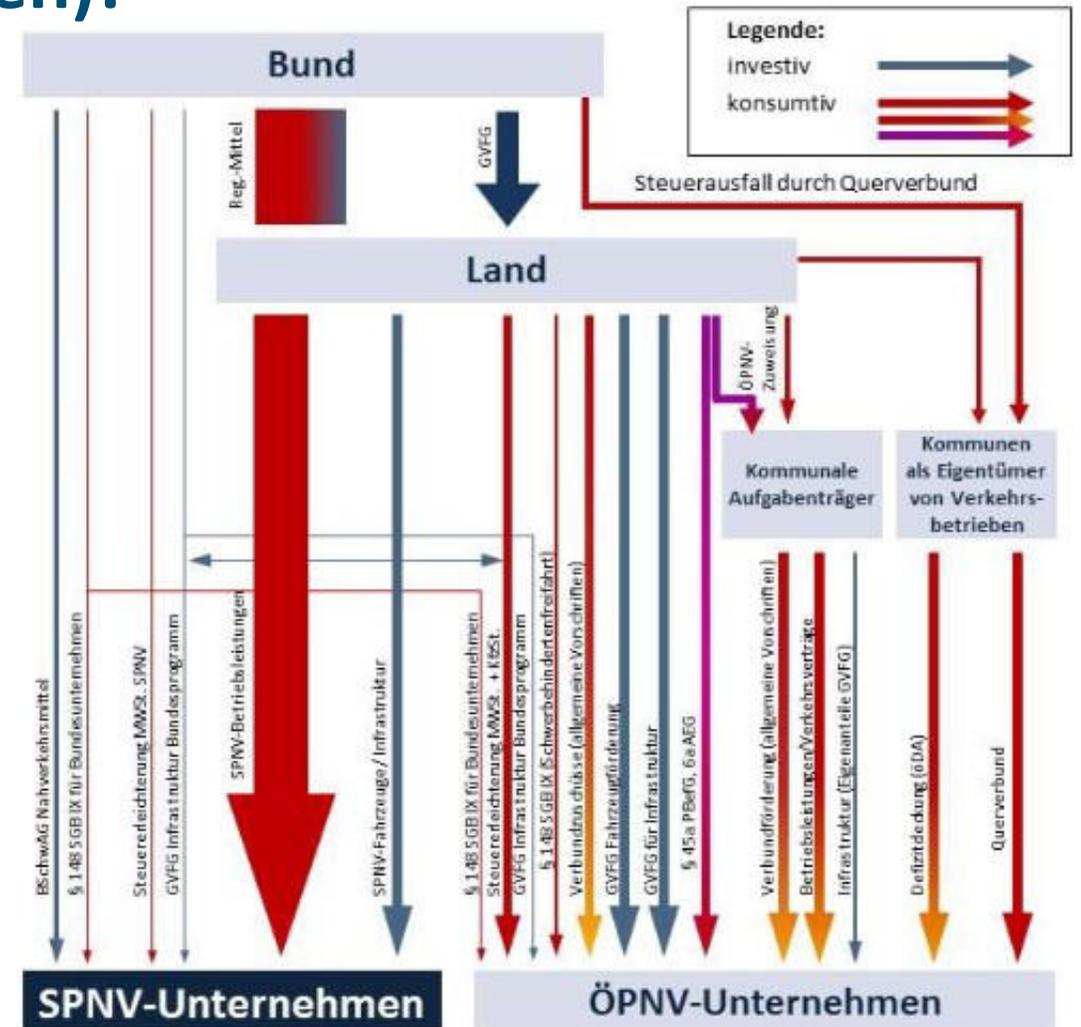
1. Was wir wissen - Die Basics zu Mobilität und Klimaschutz
2. Die Rolle der Kommunen
3. Kommunen und Regulatorik
4. BWs 10-Punkte-Plan und die Kommunen
5. Was wir tun müssen (und lassen sollten) - Die „Dos“ und „Don'ts“ für mehr Klimaschutz in der Mobilitätswendewende

Epilog

Was wir **TUN** müssen (und lassen sollten)!

Klimaschutz durch den S/ÖPNV ist eine ziemlich umfassende Finanzierungsaufgabe...

- Jetzt Klarheit für die nächsten Dekaden schaffen
- **Klimaschutz ist Finanzierungsaufgabe des Bundes** – ohne dass sich Länder und Kommunen einen schlanken Fuß machen...
- **RegMittel 2022 aufstocken** und kontinuierlich aufwachsen lassen
- **GVFG-Mittel mit kürzeren Planungs- und Umsetzungszeiten** in konkrete Netzerweiterungen münden lassen



5

Was wir **TUN** müssen (und lassen sollten)!

Um- und Neubaumaßnahmen müssen konsequent genutzt werden, um **Flächen nutzungsgerecht umzuverteilen** und mehr Platz für den sicheren Fuß- und Radverkehr und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu schaffen.



(Foto: Auerstraße, Thomas Kiel d'Aragon, DST)

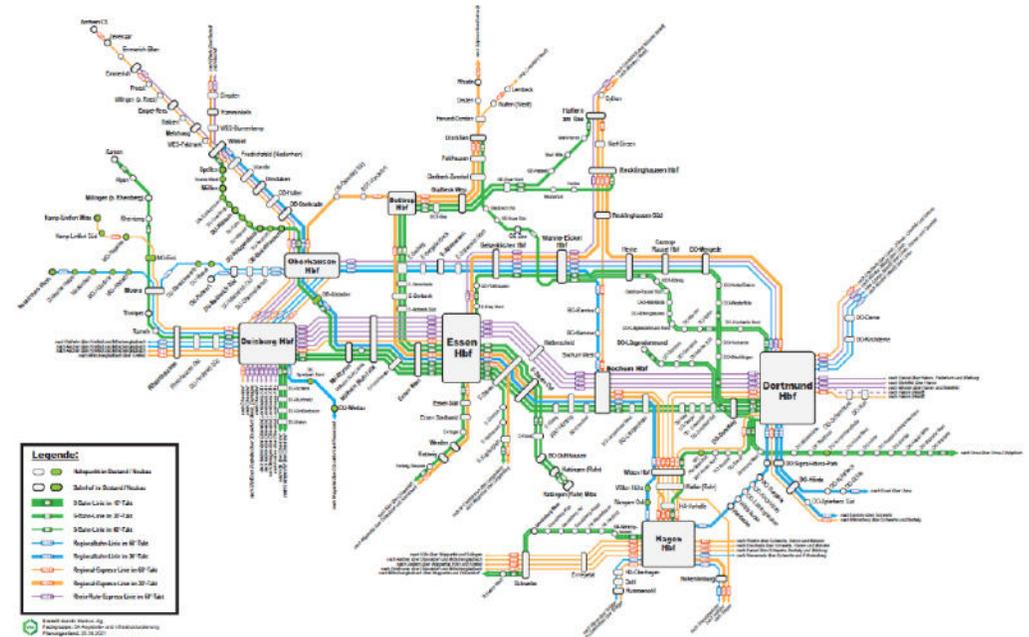
5

Was wir **TUN** müssen (und lassen sollten)!

Der ÖPNV muss trotz Corona wieder in den Fokus der Verkehrsteilnehmer:innen rücken. Die **Tarifstruktur** muss einfach und nachvollziehbar sein.

Digitale Formate müssen die Attraktivität unterstützen und neue **Angebotsformen** vor allem im **Zubringerverkehr** müssen den ÖPNV ergänzen (Stichwort: Individualisierung und Vernetzung).

Zielnetz 2040 im Regionalverband Ruhr
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR



(VRR 2021, S. 8)

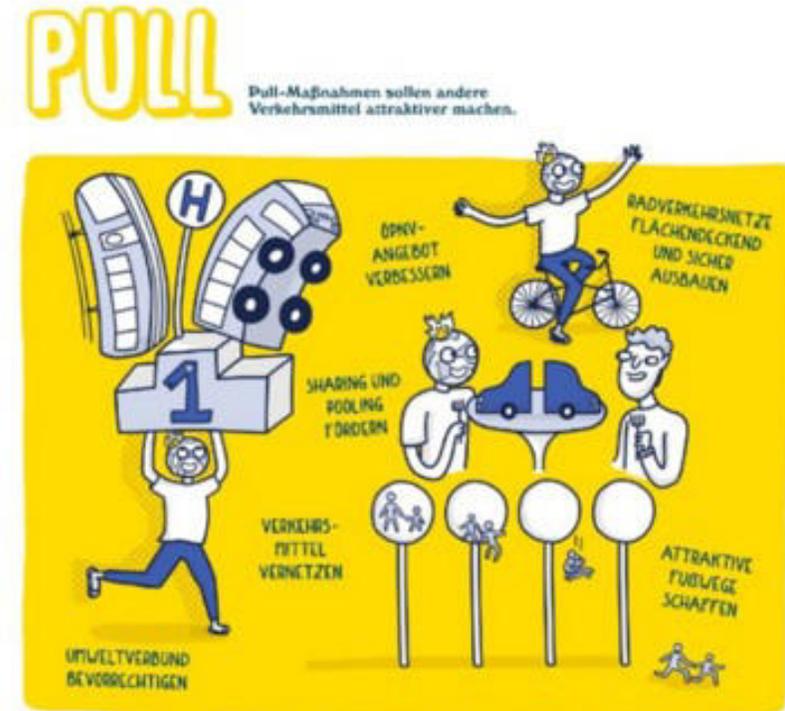
5

Was wir **TUN** müssen (und lassen sollten)!

Eine stringente lokale **Parkraumpolitik** und -bewirtschaftung muss die Aufwertung des öffentlichen Raums fördern – gleichzeitig müssen **Anreize für eine andere Verkehrsmittelwahl** gesetzt werden.

Es muss aber auch praktikable und akzeptable Lösungen für wegfallende Parkflächen geben (Stichwort: Quartiersgarage).

Pull-Faktoren für eine Mobilitätswende



Agora Verkehrswende und Ebers Buchle (2019): Agora und Ebers Verkehrswoche zur Verkehrswende

5

Was wir **TUN** müssen (und lassen sollten)!

- Undifferenzierte **Benzin-, Steuer- und Dienstwagensubventionen** sind ein No Go.
- **Kosten der motorisierten Individualmobilität** müssen **internalisiert** werden.
- **Drittnutzerfinanzierung**, City Maut etc. müssen durchgängig als Zusatzfinanzierung für die MobWende eingesetzt werden und dürfen Steuerfinanzierung nichtersetzen.

Push-Faktoren für eine Mobilitätswende



(AGORA VERKEHRSWENDE U. S.)

Was wir **TUN** müssen (und lassen sollten)!

ABER – die Rahmenbedingungen! – zum Beispiel:

- 9-Euro „Wunderkerze“ für 2,5 Mrd. Euro versus Einlösen der RegMittel-Zusage für 2022
- Sinkende ÖPNV-Refinanzierungsquote bei attraktiven Tarifangeboten
- Bundeshaushalt wieder > 50 % Straßenhaushalt
- Ausstehende Revision Bundesverkehrswegeplan

Steuersignale zur Transformation der Pkw-Flotte

Reformoptionen für eine faire und klimagerechte Kfz- und Dienstwagenbesteuerung

KOMPAKTBERICHT



Agenda

Prolog

1. Was wir wissen - Die Basics zu Mobilität und Klimaschutz
2. Die Rolle der Kommunen
3. Kommunen und Regulatorik
4. BWs 10-Punkte-Plan und die Kommunen
5. Was wir tun müssen (und lassen sollten) - Die „Dos“ und „Don'ts“ für mehr Klimaschutz in der Mobilitätswendewende

Epilog



Epilog

Und manchmal muss die Transformation auch herbeigeschrieben werden - Positionspapiere

Nachhaltige städtische Mobilität für alle

Agenda
für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht

Positionspapier des Deutschen Städtetages

Öffentlicher Raum und Mobilität

Positionspapier des Deutschen Städtetages

Positionen des Deutschen Städtetages
zum Klimaschutzgesetz und zum
Klimaschutzprogramm 2030

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!



 Deutscher Städtetag | www.staedtetag.de |  staedtetag

Hilmar von Lojewski
Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin
030 37711-500
hilmar.lojewski@staedtetag.de



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Impuls: Wie kann das Land die Verkehrswende gestalten?

Christoph Erdmenger, Abteilungsleiter Nachhaltige Mobilität

Veranstaltung Mobilität und Klima verbinden

11.07.2022 – Haus der katholischen Kirche



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Rolle der Länder und Kommunen

- Umweltverträglicher Verkehr nur mit Land und Kommunen:
 - Ausreichendes Angebot öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußinfrastruktur
 - Ausreichend öffentliche und private Infrastruktur für Elektromobilität
 - Flächen- und Zeitvorteile für (fossil-angetriebene) Kfz abbauen
- EU geht mit Fit for 55 Paket mutig voran.
Flottengrenzwerte führten zu Anstieg Neuzulassungen E-Pkw auf ca. 15% 2021.
Vorgaben bis 2030 aber für Antriebswende nicht ausreichend.
- Bund u.a. für CO₂-Preis und Förderungen maßgeblich.
Einnahmen CO₂-Preis 2022 ca. 3 Mrd. EUR und steigt je nach Preisentwicklung.

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Maßnahmen in Baden-Württemberg (1)

1. Rückgrat der Verkehrswende: ein starker, verlässlicher und bezahlbarer ÖPNV

- Attraktives Angebot, z.B. mit der Mobilitätsgarantie im ÖPNV 5-24 Uhr (15 Min. Ballungsraum / 30 Min. ländlichen Räumen)
- Nachhaltige Finanzierung, z.B. mit Mobilitätspass, der es Kommunen erlaubt, Mittel für ÖPNV-Ausbau und Anreize für Umstieg zu generieren

2. Elektrisiert in die Zukunft: Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur

- 2030 soll Baden-Württemberg einen Bestand von 2 Mio. E-Fahrzeuge und 60.000 bis 100.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte erreicht haben
- Land fördert Personal und Elektromobilitätskonzepte in Städten und Landkreisen

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Maßnahmen in Baden-Württemberg (2)

3. Zeichen auf Zukunft: Klimamobilitätspläne für alle Kommunen

- Mit Klimamobilitätsplänen werden Gemeinde und Kreise befähigt, effektive Maßnahmenpakete für den Klimaschutz zu entwickeln und eine erhöhte Förderung für die Vorhaben der Pläne zu erhalten
- Bis 2030 landesweit 44 Klimamobilitätspläne erstellen

4. Schnell, gesund und sicher ans Ziel: RadNETZ und Radschnellwege

- Ausbau des RadNETZes und von Radschnellwegen, Qualitätsstandards
- Gesetzliche Verankerung Radverkehrsförderung als neuer kommunaler Pflichtaufgabe und Förderprogramme

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Maßnahmen in Baden-Württemberg (3)

5. Bewährter Fortschritt: Modernisierung von Bus- und Taxiflotten

- 2030 sollen 50 Prozent der Busse klimaneutral sein, Land fördert Ladeinfrastruktur und setzt EU-Regelung ambitioniert in Landesrecht um
- Neue Taxen, Mietwägen und gebündelter Bedarfsverkehr sollen stufenweise nur noch emissionsfrei genehmigt werden

6. Attraktive Zentren: lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

- Kommunen werden für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten durch besser finanzielle Förderung sowie fachlich und kommunikativ unterstützt
- Unterstützung mit Ortsumfahrungen durch Landesprogramm „Ortsmitten zur Umgestaltung von Landes- und Bundesstraßen“

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Maßnahmen in Baden-Württemberg (4)

7. Klimaschutzorientierte Nutzerfinanzierung: LKW-Maut für Land und Kommunen

- Einführung einer Lkw-Maut auf allen Landes- und Kommunalstraßen und ihre Erhöhung für fossil-angetriebene Lkw
- Verlagerung Straßengüterverkehr auf Schiene- und Wasserstraße, Land fördert Umschlagterminals und unterstützt Nutzung / Reaktivierung Gleisanschlüsse

8. Pioniergeist made in BW: Null-Emissions-Zonen

- Erleichterte Anwendung von lokalen Benutzervorteilen ermöglichen, z. B. Befreiung von Parkgebühren, Freigabe von Busfahrstreifen und Zufahrtsbeschränkungen

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Maßnahmen in Baden-Württemberg (5)

9. Straßen aufwerten: durch Parkraumpolitik gestalten und fair bepreisen

- Parken soll stärker in Parkhäusern und Quartiersgaragen stattfinden
- Öffentliche Stellflächen umwidmen, z.B. als Fahrradabstellanlagen und Fußwege
- Land vollzieht StVO, stellt Rahmenbedingungen und gewährt Förderung

10. Sonne im Tank: BW Solargutschein

- BW-e-Solar-Gutschein fördert seit dem 1. Dezember 2021 den Kauf von E-Fahrzeugen, für die zum Laden eine Photovoltaikanlage betrieben wird
- Gefördert werden u.a. Privatpersonen, Unternehmen, Vereine, Selbstständige, gemeinnützige Organisationen und Kommunen

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Rahmen für die Verkehrswende

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

- Abgestimmtes Vorgehen, Maßnahmen und Verantwortlichkeiten für Land und Kommunen
- Enge Abstimmung mit KLVen
- Beteiligung von Verbänden / Öffentlichkeit

Landesmobilitätsgesetz (LMG)

- LMG schafft Rechtsgrundlage für LMK
- Rahmengesetz für konkrete Regelungen
- 2024 soll es auf Grundlage des LMK weiterentwickelt werden

Klimaschutzszenario

Das Klimaschutzszenario zeigt, wie weit wir mit bisherigen Maßnahmen kommen, und wie wir das LMK gestalten müssen, um die Klimaziele zu erreichen.

Das Klimaschutzszenario konkretisiert die Verkehrswendeziele. Im LMG verbindlich für behördliches Ermessen.

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) **Überblick**

Modellprojekte und Förderprogramme in Baden-Württemberg

Monika Burkard
Bereichsleiterin NVBW

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Rückfragen aus dem Publikum an die Referent:innen



Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) **Ausblick**

Vorstellung der Verbändebeteiligung und Ausblick

Karoline Karohs
ifok

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Ziele und Zielgruppen der Verbändebeteiligung

Ziele:

- Verkehrswende beschleunigen, dafür Weg zur gemeinsamen Umsetzung der Maßnahmen bereiten
- Inhalte des LMK bekanntmachen und konsolidieren



Zielgruppe:

- Verbände aus allen Bereichen der Gesellschaft



Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Übersicht zur Verbändebeteiligung

Sept. 2022 – Dez. 2022	Durchführung vier thematischer Workshops
Okt. 2022 – März 2023	Durchführung dreier Workshops zur Umsetzung (Bündnis A)
Okt. 2022 – März 2023	Durchführung dreier Workshops zur Umsetzung (Bündnis B)

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Verbändebeteiligung

Thematische Workshops

1. Workshop – Themen:

- Jedes zweite Auto fährt klimaneutral
- Jede zweite Tonne fährt klimaneutral

Termin:
28.09.2022

2. Workshop – Thema:

- Ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land
- Jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß

Termin:
13.10.2022

3. Workshop – Themen:

- Öffentlichen Verkehr verdoppeln

Termin:
15.11.2022

4. Workshop – Thema:

- Übergeordnete Maßnahmen (u. a. Mobilitätskultur, Verkehrsplanung, ...)

Termin:
7.12.2022

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK)

Workshops zur Umsetzung des LMK

Bündnis A

1. Workshop – Bündnis Auftakt und Zielsetzung	Termin: 17.10.2022
2. Workshop – Bündnis Erarbeitung Zielumsetzung	Termin: 25.01.2023
3. Workshop – Bündnis Finalisierung und Zielpräsentation	Termin: 03.03.2023

Bündnis B

1. Workshop – Bündnis Auftakt und Zielsetzung	Termin: 10.11.2022
2. Workshop – Bündnis Erarbeitung Zielumsetzung	Termin: 08.02.2023
3. Workshop – Bündnis Finalisierung und Zielpräsentation	Termin: 30.03.2023

Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) **Fachveranstaltung**

Vielen Dank für Ihre Teilnahme und Ihr Engagement.