

HANDWERK BW Postfach 10 06 36 70005 Stuttgart

Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

poststelle@vm.bwl.de
wolf.engelbach@vm.bwl.de
peter.baier@vm.bwl.de

Bearbeiter/Durchwahl
Catharina Thiery/ -158
thiery@handwerk-bw.de

Datum
02.10.24

Stellungnahme zum Landesmobilitätsgesetz (LMG) - Beteiligung der Verbände und Organisationen

Sehr geehrter Herr Erdmenger,
sehr geehrter Herr Engelbach,
sehr geehrter Herr Baier,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, uns zum Entwurf des Landesmobilitätsgesetzes äußern zu dürfen. Als Dachverband des baden-württembergischen Handwerks vertreten wir die Interessen der rund 140.000 Handwerksbetriebe, 800.000 Beschäftigten und 48.000 Auszubildenden im Land.

Unser Auftrag ist es, den „goldenen Boden“ zukunftsfähig zu halten. Ziel unserer Beteiligung am Anhörungsverfahren des Landesmobilitätsgesetzes ist es, das geplante Gesetz mit den wirtschaftlichen Interessen des Landeshandwerks in Einklang zu bringen.

HANDWERK BW begrüßt die getroffene Einigung der Landesregierung beim Landesmobilitätsgesetz. Es ist für das Demokratievertrauen in Krisenzeiten ein politisch wichtiges Signal, nach dem langen Aushandlungsprozess einen Konsens gefunden zu haben.

Darüber hinaus begrüßen wir das Bestreben der Landesregierung, die Mobilität in Baden-Württemberg nachhaltig und zukunftsorientiert zu gestalten. Die Ziele des Klimaschutzes und der Sicherstellung einer flächendeckenden Mobilität für alle Bürger*innen des Landes haben unsere volle Unterstützung.

In der nachfolgenden Stellungnahme gehen wir auf folgende Punkte ein:

1. **§ 5 Koordination der Radverkehrsnetze**
2. **§ 12 Datenübermittlung zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur**
3. **Abschnitt 4: Mobilitätspass**
4. **Neue Mobilitätskultur braucht Individualverkehr**



Zu 1. § 5 Koordination der Radverkehrsnetze

Das Landesmobilitätsgesetz sieht eine gesetzliche Verankerung von Radwegkoordinator*innen in allen Stadt- und Landkreisen vor, die zuständig für die Planung, den Bau und den Erhalt von durchgängigen und sicheren Radnetzen sein sollen. Das dahinterliegende Ziel, das kommunale Radnetz effektiv zu fördern, ist einleuchtend. Die Schaffung zusätzlicher Stellen zur Radwegskoordination in allen Stadt- und Landkreisen lehnen wir jedoch strikt ab.

Wir stellen hier einen klaren Systembruch fest: Gesetze regeln neue Aufgaben, sie bringen keine Beauftragten hervor.

Das Personal und Wissen der Radwegkoordination liegt in der Zuständigkeit der Kommune. HANDWERK BW ist davon überzeugt, dass die Kommunen im Sinne der Subsidiarität diesen Gestaltungsspielräumen zur individuellen Umsetzung ortsspezifischer Verkehrsmaßnahmen vollumfänglich nachkommen. Um die Klimaziele des Landes zu erreichen, braucht es keine symbolischen Zuständigkeiten, es braucht den konkreten Erhalt und Ausbau von Radverkehrsnetzen.

Zu 2. § 12 Datenübermittlung zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur

Es gilt, den Erhebungsaufwand für neu geplante, öffentliche Infrastrukturen, die in den nächsten zwei Jahren errichtet werden sollen, möglichst einfach zu halten. Die Ergebnisse der Erhebung für die Landesstrategie für Ladeinfrastruktur sind den Gemeinden anonymisiert zur Verfügung zu stellen.

HANDWERK BW plädiert für eine öffentlich zugängliche Online-Ergebnisdarstellung, ähnlich wie der [Energieatlas](#). Für bestehende Ladeinfrastrukturen ist auf die Daten der Bundesnetzagentur zurückzugreifen. Die Bundesnetzagentur veröffentlicht die im Rahmen der Ladesäulenverordnung (LSV) gemeldeten [Daten zur öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Deutschland](#).

Im Sinne einer Potenzialanalyse für Ladeinfrastruktur ist dieses Vorgehen am effizientesten und kann im zweiten Schritt als allgemein zugängliche Datenquelle genutzt werden. Im Bestreben der Bürokratieentlastung müssen Doppelerhebungen zwingend vermieden werden!

Konkret schlagen wir vor: §12 Absatz 2 ist zu streichen und in Absatz 3 die Worte „im Gemeindegebiet sowie“ ebenfalls zu streichen. Für bestehende Ladeinfrastrukturen ist auf die Daten der Bundesnetzagentur zurückzugreifen.

Zu 3. Abschnitt 4: Mobilitätspass

Wir begrüßen den Gesetzesentwurf mit lediglich zwei Modellen zur Ausgestaltung des Mobilitätspasses. Sowohl eine Arbeitgeberabgabe als auch eine Citymaut wären für die ohnehin stark belastete Wirtschaft im Land ein falsches Signal gewesen. In den vergangenen Jahren hat die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe im Mittelstand und Handwerk – wenn überhaupt – eine untergeordnete Rolle im politischen Diskurs gespielt. Der Mittelstand und die 140.000 Handwerksbetriebe bilden jedoch das Rückgrat unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Kleine und mittelständische Unternehmen brauchen dringend Entlastung. Daher appellieren wir, auch im Zusammenhang mit der Mobilitätsabgabe über Entlastungen nachzudenken und § 16 kritisch zu prüfen und zu überarbeiten. Zwar erhalten Kommunen nur auf freiwilliger Basis die Möglichkeit, zur Finanzierung ihres öffentlichen Nahverkehrs eine Abgabe zu erheben, die entweder von allen Bürgern oder nur von Kfz-Haltern getragen wird. Jedoch führt auch eine Mobilitätsabgabe, die „einen Mobilitätspass für die Zahlenden finanziert“, zu ungleich verteilten finanziellen Belastungen, erheblichen Verzerrungen und mehr Bürokratie. Gerne zeigen wir Ihnen dies am folgenden Beispiel auf:

In der Praxis bedeutet die Kfz-Halterabgabe für das Kfz-Gewerbe erheblichen bürokratischen und finanziellen Mehraufwand. Für Kfz-Betriebe würde für Vorführwagen und Fahrzeuge mit Tageszulassungen je-

weils die Halterabgabe fällig werden. Diese Fahrzeuge dienen primär dem Verkaufszweck und nicht der täglichen Nutzung im Straßenverkehr. Eine pauschale Halterabgabe für jedes zugelassene Fahrzeug würde die Kfz-Branche im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen überproportional belasten, insbesondere, wenn die Zulassung nur für wenige Tage erfolgt. Die Ausgestaltung der Halterabgabe muss die besondere Situation des Kfz-Gewerbes berücksichtigen.

HANDWERK BW erwartet einen Vorschlag der Landesregierung zu **alternativen Finanzierungsmodellen**: Anstelle einer Mobilitätsabgabe schlagen wir vor, die Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus über den allgemeinen Landeshaushalt sicherzustellen. Dies würde eine gerechtere Verteilung der Lasten gewährleisten.

Zu 4. Neue Mobilitätskultur

Ziel des vorliegenden Gesetzesentwurfes ist es, eine bedarfsgerechte, leistungsfähige und intelligente Straßeninfrastruktur für Baden-Württemberg als starken Wirtschaftsstandort zu schaffen.

HANDWERK BW liest in diesem Gesetzesentwurf jedoch eine einseitige Förderung von ÖPNV und Radwegen. Ziel dieser Ausrichtung ist die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel und Fahrräder. Dieses zu eng gegriffene und nicht realitätsadäquate Ziel unterstützen wir nicht.

Eine Verbesserung der Verkehrssituation und eine klimaschonende Verkehrspolitik liegen auch im natürlichen Interesse des Handwerks. Handwerksbetriebe engagieren sich für die nachhaltige Weiterentwicklung der eigenen Mobilität – beispielsweise durch den Einsatz von E-Mobilität, kleineren Fahrzeugtypen oder Lastenfahrrädern. Dafür benötigen sie passgenaue Lösungen, die zum Gewerk, zum Standort und zur Unternehmensphilosophie passen. Handwerksbetriebe haben aber ein erhebliches, differenziert zu bewertendes Mobilitätsbedürfnis. Das gilt für den städtischen wie für den ländlichen Raum. In vielen Einsatzbereichen sind sie für den Transport von Material und Werkzeug jedoch weiterhin auf Nutzfahrzeuge angewiesen. Gerade in Städten braucht es intelligente Lösungen und eine gleichrangige Betrachtung aller Verkehrsträger, damit die Erreichbarkeit aller Quartiere für gewerbliche Verkehre gewährleistet bleibt und notwendige Stellplätze gesichert werden. Dies ist erforderlich, damit das Handwerk auch weiterhin seiner wichtigen Versorgungsfunktion für die Bevölkerung nachkommen und seinen Beitrag zur Umsetzung der Energiewende leisten kann. Übergeordnetes Ziel des Landesmobilitätsgesetzes muss die **Sicherung der Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und die Gewährleistung von nachhaltiger und effizienter Mobilität, unabhängig vom Verkehrsträger**, sein.

Auf folgende Punkte kommt es dabei aus Sicht von HANDWERK BW an:

1. **Landesseitige Finanzierungen und Förderungen aller Verkehrsträger**, um den Bedarfen, insbesondere in ländlichen Regionen, nachhaltig zu begegnen;
2. **Mehr Tempo bei der Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur**: Das Land muss in den kommenden Jahren mehr Geld in die Hand nehmen, um die Verkehrsinfrastruktur zu sanieren und zu modernisieren. Im Sinne der LBO-Novellierung muss mehr Tempo bei der Planung, Genehmigung und Umsetzung von Bauvorhaben gemacht werden. Bürokratieabbau und Fachkräftegewinnung sind auch in dieser Hinsicht der Schlüssel zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts und zur Vermeidung von mobilitätsbedingten Klimafolgen;
3. **Stärkere Förderung klimaneutraler Technologien im Individualverkehr**: Das enorme Potenzial klimaneutraler Antriebstechnologien im Individualverkehr findet im vorliegenden Gesetzesent-

wurf keine Berücksichtigung. Wir fordern eine stärkere Unterstützung bei der Einführung von Elektromobilität, Wasserstoffantrieben und synthetischen Kraftstoffen. Alle CO₂-schonenden bzw. neutralen Technologien im Verkehrssektor müssen gleichberechtigt gefördert werden.

Nur mit dem Wirtschaftsverkehr funktioniert nachhaltige Mobilität. Um dies zu erreichen und um das geplante Gesetz mit den Interessen des Landeshandwerks in Einklang zu bringen, braucht es aus unserer Sicht dringende Nachbesserungen.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme und stehen jederzeit für den konstruktiven Dialog zu Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Haas
Hauptgeschäftsführer

Catharina Thiery
Leitung Nachhaltigkeit und Technologie