

## **Gesetzentwurf der Landesregierung**

### **Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG)**

#### **A. Zielsetzung**

Mobilität ist die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, für wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand sowie Ausdruck persönlicher Freiheit. Sie ist für Baden-Württemberg von entscheidender Bedeutung und großem Wert.

Nachhaltige Mobilität ist ein wesentliches Schlüsselement für Klimaschutz und die wirtschaftliche Zukunft des Landes.

Vor allem der Klimaschutz erfordert ein entschiedenes und strukturiertes politisches wie gesellschaftliches Handeln, insbesondere im Verkehrssektor.

Baden-Württemberg setzt dabei den Weg zu einer neuen Mobilitätskultur konsequent fort.

Mit der nachhaltigen Mobilität wird die Mobilität der Zukunft etabliert, die im Einklang mit den Klimaschutzzielen des Landes steht.

Mit dem Landesmobilitätsgesetz (LMG) wird diesem Prozess ein rechtliches Fundament gegeben. Das Landesmobilitätsgesetz ist ein Rahmengesetz, das den Weg zu einer nachhaltigen Mobilität beschreibt.

Leitmotiv hierbei ist die Ermöglichung und Gestaltung einer nachhaltigen, leistungsfähigen, sozial gerecht gestalteten und verlässlichen Mobilität in Baden-Württemberg.

Im Besonderen Teil werden konkrete Regelungen getroffen, die eine nachhaltige Mobilität unterstützen. Hervorzuheben sind die Regelungen zur Befugnis der kommunalen Gebietskörperschaften in Baden-Württemberg zur Erhebung von Abgaben zur Mitfinanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Mobilitätspass).

Das Landesmobilitätsgesetz schafft Maßstäbe, welche im Verwaltungshandeln durch die Öffentliche Hand Berücksichtigung finden sollen. Somit bildet das Landesmobilitätsgesetz zusammen mit Regelungen auf Bundesebene und auf Ebene der Europäischen Union die rechtliche Grundlage, um die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg im Einklang mit den Anforderungen des Klimaschutzes zu ermöglichen, voranzubringen und zukunftsfest zu gestalten.

## B. Wesentlicher Inhalt

Als Rahmengesetz ergänzt das Landesmobilitätsgesetz bestehende verkehrsträgerspezifische Gesetze des Landes, wie beispielsweise das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs oder das Straßengesetz für Baden-Württemberg.

Der Gesetzesentwurf formuliert einen Rahmen für die effektive und zukunftsorientierte Ausgestaltung einer nachhaltigen Mobilität in Baden-Württemberg.

Die allgemeinen Ziele im neuen § 2 LMG, die bei Planungen und Entscheidungen mit Verkehrsbezug durch die öffentliche Hand berücksichtigt werden sollen, sowie die besonderen Ziele im neuen § 3 LMG beschreiben den Weg zur nachhaltigen Mobilität, soweit nicht Vorgaben des Bundesrechts entgegenstehen. Weitergehende Bindungswirkungen nach diesem Gesetz bleiben unberührt. Einklagbare Ansprüche Einzelner werden durch das Landesmobilitätsgesetz nicht begründet.

Im Besonderen Teil wird die Funktion der Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren für die Radverkehrsnetze eingeführt, die bei den Stadt- und Landkreisen die Aufgaben im Zusammenhang mit der Koordinierung beim Ausbau und der Erhaltung der in kommunaler Straßenbaulast liegenden Abschnitte der Radverkehrsnetze übernehmen sollen.

Daneben werden Regelungen zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691), das durch Gesetz vom 20. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 167) geändert worden ist, getroffen, welches wiederum die Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116, ber. ABl. L 220 vom 7.9.2023, S. 23) umsetzt.

In einem Abschnitt zu Mobilitätsdaten einschließlich der Datenübermittlung zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur und dem Digitalen Parkraummanagement schafft Baden-Württemberg die Grundlage für die Digitalisierung der Mobilität und des Verkehrssektors. Baden-Württemberg betreibt ein informationstechnisches System, mit dem Mobilitätsdaten zur Verfügung gestellt werden und welches zunehmend weiterentwickelt wird.

Zudem wird eine Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur und eine digitale Parkraumkontrolle ermöglicht.

Abgeschlossen wird der Besondere Teil durch die Regelungen zur Befugnis der kommunalen Gebietskörperschaften in Baden-Württemberg zur Erhebung von Abgaben zur Mitfinanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Mobilitätspass). Dabei erhalten die Abgabepflichtigen ein der Abgabenhöhe entsprechendes Guthaben für Zeitkarten des öffentlichen Personennahverkehrs, um einen besonderen Anreiz zu dessen stärkerer Nutzung zu schaffen.

## C. Alternativen

Als Rahmengesetz soll das Landesmobilitätsgesetz die gesetzliche Grundlage für eine nachhaltige Mobilität bilden. Die Bündelung und übersichtliche Darstellung von Regelungen zur nachhaltigen Mobilität erleichtert deren Auffindbarkeit und ermöglicht damit eine effektive Anwendung durch die Adressaten des Gesetzes, insbesondere die Landes-, Kreis- und Gemeindeverwaltungen.

Eine Aufteilung der Regelungsbereiche auf mehrere Einzelgesetze kann diese Übersicht und Stimmigkeit nicht leisten, zumal das Landesmobilitätsgesetz den Anspruch hat, auch in Bereichen Regelungen zu treffen, die vom Bund bisher nicht geregelt wurden.

#### D. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Es wird mit jährlichen Mehrkosten durch das Landesmobilitätsgesetz in Höhe von etwa 4,5 Millionen Euro für das Land gerechnet, bei denen es sich um einen Sachaufwand handelt.

Dieser Sachaufwand entsteht zur Deckung der tatsächlichen Personalkosten für die bei den Stadt- und Landkreisen angesiedelten insgesamt 44 Koordinatorinnen und Koordinatoren der Radverkehrsnetze, die aufgrund des Konnexitätsprinzips im Sinne von Artikel 71 Absatz 3 der Verfassung des Landes Baden-Württemberg als Mehrbelastungsausgleich durch das Land zu erbringen sind.

Für die Kommunen wird ansonsten mit Mehrkosten in Höhe von etwa 1,4 Millionen Euro einmalig für die Anbindung an die Mobilitätsdatenstruktur in den ersten Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes sowie mit etwa 0,35 Millionen Euro jährlichen Personalkosten gerechnet. Da die einmaligen Kosten sich aus technischen Gründen und Gründen der Kapazität auf mindestens zwei Jahre verteilen, liegen die jährlichen Kosten unter 0,10 Euro je Einwohnerin und Einwohner, sodass sie als Bagatellbelastung nach § 3 Absatz 11 Satz 2 des Konnexitätsausführungsgesetzes zu behandeln sind. Die vollständige Anbindung vieler Kommunen erstreckt sich dabei über einen längeren Zeitraum und erfolgt in mehreren Anbindungsschritten. Die Nutzung der Mobilitätsdaten selbst soll für die Kommunen kostenfrei sein.

Die Anschaffung von Scan-Fahrzeugen im Rahmen der digitalen Parkraumüberwachung wird für die Kommunen mit Kosten verbunden sein, aber auch zu höheren Einnahmen führen. Die Höhe der Kosten hängt davon ab, wie viele Kommunen die Möglichkeit der digitalen Parkraumkontrolle nutzen.

Bei der Einführung eines Mobilitätspasses entstehen bei den Kommunen Kosten, die jedoch zu höheren Einnahmen führen werden. Die Höhe der Kosten hängt davon ab, wie viele Kommunen einen Mobilitätspass in welcher Ausgestaltung einführen.

#### E. Bürokratievermeidung, Prüfung Vollzugstauglichkeit

Die Verwaltungsverfahren sind belastungsarm und vollzugstauglich gestaltet.

Ein Praxis-Check wurde zu einzelnen Normen durchgeführt.

Eine Bürokratielastenschätzung ist mit Unterstützung der Stabstelle für Bürokratielastentlastung beim Statistischen Landesamt mit folgendem Ergebnis durchgeführt worden:

Für Bürgerinnen und Bürger entstehen keine zusätzlichen Bürokratielasten.

Die Bürokratielasten für die Wirtschaft bestehen in einem einmaligen Aufwand in Höhe von rund 0,08 Millionen Euro und einem zusätzlichen Aufwand pro Jahr von rund 0,03 Millionen Euro. Dabei handelt es sich um Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Höhe von rund 0,08 Millionen Euro einmalig und für drei Informationspflichten von rund 0,03 Millionen Euro jährlich.

Die Bürokratielasten für die Verwaltung bestehen in einem zusätzlichen Aufwand auf Länderebene einschließlich der Kommunen von jährlich rund 7 Millionen Euro. Davon handelt es sich bei rund 3,5 Millionen Euro um Sowieso-Kosten und bei rund 3,5 Millionen Euro um neue Lasten. Außerdem entsteht ein einmaliger Aufwand von rund 1,4 Millionen Euro.

#### F. Nachhaltigkeits-Check

Die Regelungsfolgen des Landesmobilitätsgesetzes werden positiv bewertet.

G. Digitaltauglichkeits-Check

Die Digitaltauglichkeit des Gesetzes wird positiv bewertet.

H. Sonstige Kosten für Private

Sonstige Kosten für Private entstehen nicht.

**Staatsministerium  
Baden-Württemberg  
Ministerpräsident**

Stuttgart, 17. Dezember 2024

An die  
Präsidentin des Landtags  
von Baden-Württemberg

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

als Anlage übersende ich Ihnen gemäß Artikel 59 Absatz 1 der Verfassung des Landes Baden-Württemberg den von der Landesregierung beschlossenen Entwurf des Mobilitätsgesetzes des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG). Ich bitte Sie, die Beschlussfassung des Landtags herbeizuführen. Die federführende Zuständigkeit liegt beim Ministerium für Verkehr, beteiligt sind das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, das Ministerium für Finanzen, das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport, das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, das Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration, das Ministerium für Justiz und Migration, das Ministerium für Ernährung, Ländlicher Raum und Verbraucherschutz und das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen.

Mit freundlichen Grüßen

Kretschmann  
Ministerpräsident

Der Landtag wolle beschließen,  
dem nachstehenden Gesetzentwurf seine Zustimmung zu  
erteilen:

**Mobilitätsgesetz des Landes  
Baden-Württemberg  
(Landesmobilitätsgesetz – LMG)**

INHALTSÜBERSICHT

TEIL 1

ALLGEMEINER TEIL

ABSCHNITT 1

Zweck, Gegenstand und Zielbild

- § 1 Zweck und Gegenstand des Gesetzes
- § 2 Allgemeine Ziele
- § 3 Besondere Ziele

ABSCHNITT 2

Begriffsbestimmungen

- § 4 Begriffsbestimmungen

TEIL 2

BESONDERER TEIL

ABSCHNITT 1

Radverkehr

- § 5 Koordination der Radverkehrsnetze

ABSCHNITT 2

Beschaffung sauberer Fahrzeuge

- § 6 Zwecksetzung und Geltungsbereich
- § 7 Prüfung der Pflichten nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
- § 8 Verrechnung zwischen Auftraggebern
- § 9 Zuständige Behörde
- § 10 Vollstreckung und Vollstreckungshindernis

### ABSCHNITT 3

#### Mobilitätsdaten, Datenübermittlung und digitale Parkraumkontrolle

- § 11 Mobilitätsdaten
- § 12 Datenübermittlung zur Ermittlung des Bedarfs an  
öffentlicher Ladeinfrastruktur
- § 13 Datenerhebung und -verarbeitung zum Zweck der  
digitalen Parkraumkontrolle

### ABSCHNITT 4

#### Mobilitätspass

- § 14 Zweck und Berechtigung zur Abgabenerhebung
- § 15 Zweckbindung
- § 16 Abgabepflichtige
- § 17 Abgabenhöhe
- § 18 Mobilitätsguthaben
- § 19 Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner
- § 20 Mobilitätspass für Kraftfahrzeughalterinnen und  
Kraftfahrzeughalter
- § 21 Ausreichendes Angebot des öffentlichen Personen-  
nahverkehrs

### TEIL 3

#### SCHLUSSVORSCHRIFT

- § 22 Inkrafttreten

TEIL 1  
ALLGEMEINER TEIL

ABSCHNITT 1

Zweck, Gegenstand und Zielbild

§ 1

*Zweck und Gegenstand des Gesetzes*

(1) Zweck des Gesetzes ist es, einen Rahmen für die effektive und zukunftsorientierte Ausgestaltung einer nachhaltigen Mobilität in Baden-Württemberg zu schaffen. Nachhaltige Mobilität bedeutet eine umwelt- und klimafreundliche, verlässliche, bezahlbare, sozial gerechte, barrierefreie, sichere, resiliente, bedarfsgerechte und leistungsfähige Mobilität.

(2) Das Land Baden-Württemberg verfolgt die in den §§ 2 und 3 formulierten Ziele und Belange. Diese konkretisieren den Weg zur Erreichung der nachhaltigen Mobilität nach Absatz 1 und tragen zur Konkretisierung des in § 7 des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes Baden-Württemberg vom 7. Februar 2023 (GBl. S. 26) festgelegten Berücksichtigungsgebotes für den Sektor Verkehr bei. Hierzu ist eine enge Kooperation innerhalb der öffentlichen Hand erforderlich.

(3) Die besonderen Anforderungen der nachhaltigen Mobilität in Verdichtungsräumen, in Randzonen um die Verdichtungsräume und im ländlichen Raum sowie im grenzüberschreitenden Verkehr sind bei der Umsetzung der Ziele in § 2 und § 3 zu berücksichtigen.

(4) Das Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg bleibt unberührt.

(5) Subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen werden durch dieses Gesetz oder aufgrund dieses Gesetzes nicht begründet.

(6) Dieses Gesetz findet keine Anwendung, soweit das Bundesrecht eine abschließende Regelung trifft oder entgegenstehende Vorgaben enthält.

§ 2

*Allgemeine Ziele*

Bei Planungen und Entscheidungen mit Verkehrsbezug soll die öffentliche Hand berücksichtigen,

1. dass sowohl für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr wie auch für den weiteren Verkehr eine bedarfsgerechte, leistungsfähige und intelligente Straßeninfrastruktur bereitstehen soll,
2. dass die Möglichkeit der Schaffung von barrierefreien Angeboten zur gleichberechtigten Teilnahme am Straßenverkehr sowie die besonderen Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an eigenständige sichere Mobilität bestehen,
3. dass die Möglichkeiten der Digitalisierung, insbesondere zur Verbesserung eines effizienten und verläss-

lichen Wechsels zwischen den Verkehrsarten, bestehen,

4. dass die Möglichkeiten der regionalen Güterandienung auf dem Schienenweg und der Multi- und Intermodalität bei der Güterbeförderung bestehen, um den Anteil klimaneutraler und klimafreundlicher Transportmittel am Gesamttransportweg effektiv zu steigern.

### § 3

#### *Besondere Ziele*

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr soll für alle Menschen, auch mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbands, verkehrssicher ermöglicht werden. Im Sinne der Vision Zero soll niemand durch Verkehrsunfälle schwer verletzt werden oder sein Leben verlieren. Nach jedem Unfall mit Verkehrstoten an einem verkehrlichen Knotenpunkt oder einer Unfallhäufungsstelle soll die zuständige Straßenverkehrsbehörde unverzüglich prüfen, ob Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um weitere Unfälle mit schweren Personenschäden zu vermeiden. Die Aufgaben der Unfallkommission bleiben davon unberührt.

(2) Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollen die Träger der Straßenbaulast bei Planungen von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur berücksichtigen,

1. dass diese fuß- und radverkehrsfreundlich ausgestaltet und bedarfsgerecht dimensioniert werden sollen,
2. dass das gemeinsame Führen des Kraftfahrzeugverkehrs mit dem Radverkehr bei hohen Verkehrsmengen und unverminderter Geschwindigkeit vermieden werden soll,
3. dass das gemeinsame Führen des Rad- und Fußverkehrs innerorts vermieden werden soll.

(3) Es sollen mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten entstehen. Bei Bau, Umbau und Umplanung von Straßen sollen die Träger der Straßenbaulast und die Straßenverkehrsbehörden darauf hinwirken, dass der öffentliche Verkehrsraum von parkenden Fahrzeugen entlastet wird. Dabei sollen die Mobilität und Erreichbarkeit gewährleistet werden.

(4) Der Nutzung klimaneutraler Antriebe, insbesondere elektrisch betriebener, kommt für die Erreichung einer nachhaltigen Mobilität eine entscheidende Bedeutung zu. Deshalb soll die öffentliche Hand bei Planung und Betrieb von Park- und Stellplätzen den Bedarf an Ladeinfrastruktur angemessen berücksichtigen sowie die Mitverlegung von Netzanschlüssen auf den künftigen Bedarf ausrichten.

(5) Bei der Planung neuer und der Nachverdichtung vornehmlich dem Wohnen dienender Baugebiete und anderer Baugebiete mit erheblichen Ziel- und Quellverkehren sollen die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr prüfen.

## ABSCHNITT 2

## Begriffsbestimmungen

## § 4

*Begriffsbestimmungen*

(1) Öffentliche Hand im Sinne dieses Gesetzes ist

1. das Land, die Gemeinden und die Gemeindeverbände sowie jede aufgrund eines Landesgesetzes eingerichtete Körperschaft, Personenvereinigung oder Vermögensmasse des öffentlichen Rechts mit Ausnahme von Religionsgemeinschaften,
2. jede Körperschaft, Personenvereinigung oder Vermögensmasse des Privatrechts, wenn an ihr eine Person allein oder mehrere Personen nach Nummer 1 zusammen unmittelbar oder mittelbar
  - a) die Mehrheit des gezeichneten Kapitals besitzen,
  - b) über die Mehrheit der mit den Anteilen verbundenen Stimmrechte verfügen oder
  - c) mehr als die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgans bestellen können und
3. der Bund in seiner Funktion als Träger der Straßenbaulast nach dem Bundesfernstraßengesetz.

(2) Ein Verkehrsbezug im Sinne dieses Gesetzes liegt vor, wenn der Verkehr durch Planungen und Entscheidungen erheblich beeinflusst werden kann.

(3) Träger der Straßenbaulast im Sinne dieses Gesetzes sind die Träger der Straßenbaulast nach dem Straßengesetz und dem Bundesfernstraßengesetz.

(4) Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne dieses Gesetzes sind die Aufgabenträger im Sinne des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG).

(5) Mobilitätsdaten im Sinne dieses Gesetzes sind verkehrsbezogene Informationen, die elektronisch in einem maschinenlesbaren Format vorliegen. Sie schließen auch etwaige Metadaten ein und können sich auf statische und dynamische sowie vergangenheits- oder gegenwartsbezogene Merkmale der Verkehrsinfrastruktur einschließlich der intelligenten Straßeninfrastruktur sowie auf statische und dynamische sowie vergangenheits- oder gegenwartsbezogene Verkehrsmerkmale des motorisierten Individualverkehrs, des Rad- und Fußverkehrs, des Güterverkehrs, des öffentlichen Verkehrs einschließlich aller Arten des Linien- und Gelegenheitsverkehrs sowie der geteilten Mobilität und des Parkens im Geltungsbereich dieses Gesetzes beziehen.

(6) Die Begriffsbestimmungen nach § 2 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 167) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung sind auch für die Anwendung dieses Gesetzes maßgeblich.

TEIL 2  
BESONDERER TEIL

ABSCHNITT 1  
Radverkehr

§ 5

*Koordination der Radverkehrsnetze*

(1) Die Stadt- und Landkreise sollen Aufgaben im Zusammenhang mit der Koordinierung bei Ausbau und Erhaltung der baulastträgerübergreifenden Radverkehrsnetze wahrnehmen. Jeder Stadt- und Landkreis soll hierzu eine Kreiskoordinatorin oder einen Kreiskoordinator für die Radverkehrsnetze bestellen. Sie wirken auf durchgängige und sichere Radverkehrsnetze in ihrem Gebiet hin. Ein Stadt- oder Landkreis kann auch auf die Bestellung einer Kreiskoordinatorin oder eines Kreiskoordinators durch Erklärung gegenüber dem für Verkehr zuständigen Ministerium verzichten.

(2) Soweit in den Landkreisen Kreiskoordinatorinnen oder Kreiskoordinatoren nach Absatz 1 Satz 2 bestellt wurden, obliegen diesen insbesondere die folgenden Aufgaben:

1. Unterstützung der kreisangehörigen Gemeinden bei Planung, Ausbau und Erhaltung der in der Baulast der Gemeinden liegenden Abschnitte der Radverkehrsnetze,
2. Schnittstellenfunktion zwischen Regierungspräsidien und kreisangehörigen Gemeinden bei Fragen im Zusammenhang mit auf Bundes- oder Landesebene bestehenden Förderprogrammen insbesondere zum Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur,
3. Abstimmung der in der Straßenbaulast der Gemeinden und Landkreise liegenden Abschnitte mit den in der Straßenbaulast des Bundes, des Landes oder Dritter liegenden Abschnitten der Radverkehrsnetze sowie bei gebietsüberschreitenden Radverkehrsnetzen mit den entsprechenden Abschnitten der benachbarten Straßenbaulastträger.

(3) Soweit in den Stadtkreisen Kreiskoordinatorinnen oder Kreiskoordinatoren nach Absatz 1 Satz 2 bestellt wurden, obliegt diesen die Abstimmung der in ihrer Straßenbaulast liegenden Abschnitte von Radverkehrsnetzen mit den entsprechenden Abschnitten Dritter sowie bei gebietsüberschreitenden Radverkehrsnetzen mit den entsprechenden Abschnitten der benachbarten Straßenbaulastträger.

(4) Das Land betreibt in der Zuständigkeit des für Verkehr zuständigen Ministeriums das Radverkehrsinfrastruktursystem und stellt es den Straßenbaulastträgern für die Erfassung, Bearbeitung, Informationsgewinnung, Auswertungen und zur Pflege von Radverkehrsdaten einschließlich ihrer Qualitätssicherung kostenfrei zur Verfügung.

(5) Die Stadt- und Landkreise sowie die Gemeinden übermitteln jährlich elektronisch der für das Radverkehrsinfrastruktursystem des Landes zuständigen Stelle

auf deren Anforderung hin die für den Betrieb und die Vollständigkeit des Radverkehrsinfrastruktursystems erforderlichen Daten der in ihrer Baulast liegenden kommunalen Abschnitte der Radverkehrsnetze. Hierzu ist eine regelmäßige Pflege der Daten erforderlich. Die zu übermittelnden Daten nach Satz 1 umfassen insbesondere

1. Angaben zu den in der Straßenbaulast der Gemeinden sowie der Stadt- und Landkreise liegenden Abschnitte des landesweiten Radverkehrsnetzes sowie der eigenen Radverkehrsnetze der Stadt- und Landkreise und der Gemeinden,
2. Angaben zum Umsetzungsstand von Maßnahmen der in der Straßenbaulast der Gemeinden sowie der Stadt- und Landkreise liegenden Abschnitte des landesweiten Radverkehrsnetzes und
3. Angaben zum Verlauf der Radverkehrsnetze der Stadt- und Landkreise sowie der kreisangehörigen Gemeinden.

(6) Soweit die Stadt- und Landkreise Kreiskoordinatorinnen oder Kreiskoordinatoren bestellt haben, werden für die Erfüllung der Aufgaben nach den Absätzen 2 und 3 entstehende Kosten den Kreisen in Höhe maximal der durchschnittlichen Kosten einer Stelle nach Besoldungsgruppe A 12 des Landesbesoldungsgesetzes Baden-Württemberg erstattet.

## ABSCHNITT 2

### Beschaffung sauberer Fahrzeuge

#### § 6

##### *Zwecksetzung und Geltungsbereich*

(1) Dieser Abschnitt dient der Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes.

(2) Dieser Abschnitt gilt für öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber mit Sitz in Baden-Württemberg.

(3) Das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das für Verkehr zuständige Ministerium, tritt der bundesweiten Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Busbereich bei. Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten daher nicht für den Anwendungsbereich dieser Branchenvereinbarung. Sie gelten auch nicht für den Anwendungsbereich späterer Branchenvereinbarungen im Sinne des § 5 Absatz 2 Satz 3 SaubFahrzeugBeschG oder im Sinne des § 5 Absatz 3 Satz 2 SaubFahrzeugBeschG, wenn und solange diese für das Land durch Beitritt verbindlich sind.

#### § 7

##### *Prüfung der Pflichten nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz*

(1) Die zuständige Behörde hat sicherzustellen, dass die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber die Pflichten nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-

Gesetz und ihre Pflichten nach diesem Abschnitt erfüllen. Hierzu kann die zuständige Behörde die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber auch zu den sie betreffenden Pflichten und der Erfüllung dieser Pflichten beraten. Ausgenommen ist die Beschaffung von Straßenfahrzeugen durch die Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Bundes nach § 7 Absatz 2 Satz 1 SaubFahrzeugBeschG.

(2) Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber haben die Daten, die sie nach § 8 SaubFahrzeugBeschG und der Rechtsverordnung nach § 9 Absatz 3 Nummer 2 SaubFahrzeugBeschG in den Vergabebekanntmachungen anzugeben haben, innerhalb eines Monats nach Absendung der Vergabebekanntmachung an die zuständige Behörde zu melden. Für die Meldung genügt die Übermittlung einer elektronischen Kopie der Vergabebekanntmachung.

(3) Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Landes haben der zuständigen Behörde bis zum 30. März jedes Jahres einen Bericht über die im jeweiligen Vorjahr beschafften Straßenfahrzeuge vorzulegen.

(4) Die zuständige Behörde kann bei den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern über die Melde- und Berichtspflichten nach den Absätzen 2 und 3 hinaus weitere Unterlagen und Informationen anfordern, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach Absatz 1 erforderlich ist. Sie soll hierfür eine angemessene Frist setzen.

(5) Die zuständige Behörde kann zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach Absatz 1 die Maßnahmen und Anordnungen treffen, die ihr nach pflichtgemäßem Ermessen erforderlich erscheinen.

(6) Das für Verkehr zuständige Ministerium kann das Nähere durch eine Verwaltungsvorschrift regeln.

## § 8

### *Verrechnung zwischen Auftraggebern*

Mehrere Auftraggeber können untereinander vertraglich vereinbaren, dass die Mindestziele im jeweiligen Referenzzeitraum gemeinsam erfüllt werden. Liegt eine solche Vereinbarung vor, kann eine Untererfüllung der Mindestziele einzelner Auftraggeber durch eine entsprechende Übererfüllung anderer Auftraggeber ausgeglichen werden. Die Vereinbarung muss Regelungen dazu enthalten, wie die Einhaltung der Mindestziele der Vertragspartner insgesamt sichergestellt wird. Sie ist der zuständigen Behörde innerhalb eines Monats nach ihrer Wirksamkeit vorzulegen.

## § 9

### *Zuständige Behörde*

Zuständige Behörde im Sinne dieses Abschnitts ist das Regierungspräsidium Karlsruhe.

## § 10

*Vollstreckung und Vollstreckungshindernis*

Für die Vollstreckung von Verwaltungsakten nach § 7 Absatz 5 gilt das Landesverwaltungsvollstreckungsgesetz. Soweit sich die einem Verwaltungsakt nach § 7 Absatz 5 zugrunde liegende Rechtslage nach dessen Erlass dergestalt geändert hat, dass der Verwaltungsakt nicht mehr erlassen werden könnte, ist die Vollstreckung dieses Verwaltungsakts unzulässig.

## ABSCHNITT 3

## Mobilitätsdaten, Datenübermittlung und digitale Parkraumkontrolle

## § 11

*Mobilitätsdaten*

(1) Das Land betreibt ein interoperables, öffentlich zugängliches informationstechnisches System zur kostenlosen Zurverfügungstellung von Mobilitätsdaten. Es dient insbesondere Zwecken der Verkehrsplanung und Verkehrssteuerung durch Träger öffentlicher Aufgaben, der echtzeitbasierten Information von Verkehrsteilnehmenden durch Träger öffentlicher Aufgaben oder Dritte sowie der Innovationsförderung für attraktive und klimaschonende Mobilität. Das Land baut dieses System vor dem Hintergrund des Standes der Technik nach und nach im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel weiter aus.

(2) Das Land betreibt dieses informationstechnische System als landesweite Datendrehscheibe. Mit den vom Land bereitgestellten Schnittstellen können alle mit der Verarbeitung von Mobilitätsdaten befassten Träger öffentlicher Aufgaben, sowie private Unternehmen ihre Mobilitätsdaten für eine Weiterverwendung zur Verfügung stellen und Mobilitätsdaten weiterverwenden, die über das System zur Verfügung gestellt werden.

(3) Das Land betreibt für das Netz der Bundes- und Landesstraßen eine eigene Infrastruktur zur Erfassung und Verwendung von Mobilitätsdaten.

(4) Das Land unterstützt durch die kostenfreie Bereitstellung von Systemen und Fachanwendungen die Stadt- und Landkreise sowie die Gemeinden beim Betrieb einer informationstechnischen Infrastruktur zur Erfassung und Verwendung von Mobilitätsdaten. Diesen obliegt die Nutzung dieser Systeme und Fachanwendungen.

(5) Die mit der Verarbeitung von Mobilitätsdaten befassten Träger öffentlicher Aufgaben sowie private Unternehmen können in ihrer Funktion als im Geltungsbereich dieses Gesetzes tätige Betreiber und Vermittler von Verkehrsdienstleistungen, einschließlich Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs und Betreiber von Verkehrsinfrastrukturen, durch das Land dazu verpflichtet werden, vorhandene Mobilitätsdaten für die Aufgaben nach den Absätzen 1 und 2 zur freien und kostenlosen Weiterverwendung an das Land zu übermitteln. Dies gilt nur, sofern und soweit sich eine solche Verpflichtung nicht bereits aus Bundesrecht oder unmittelbar geltendem Unionsrecht für bestimmte Mobilitätsdaten ergibt.

Die Aufforderung zur Übermittlung von Mobilitätsdaten muss gemessen an den Aufgaben nach den Absätzen 1, 2 und 4 angemessen und begründet sein. Dabei sind insbesondere die betroffenen Interessen der Betreiber und Vermittler zu berücksichtigen. Sind Mobilitätsdaten von wirtschaftlichem Wert betroffen, bestimmt sich die Angemessenheit der Übermittlungsverpflichtung auch danach, ob die Mobilitätsdaten im Hinblick auf den Aufwand ihrer rechtmäßigen Erhebbarkeit oder Erlangbarkeit durch Dritte entsprechend schutzbedürftig sind.

(6) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Landes wird ermächtigt, die Einzelheiten der Verpflichtung nach Absatz 5 durch Rechtsverordnung zu regeln. Diese Vorschriften können sich beziehen auf

1. die Kategorien der zu übermittelnden Mobilitätsdaten, wie etwa Haltestellen, Routen, Tarife, die gegenwärtige Auslastung von Verkehrslinien und Parkplätzen sowie die gegenwärtigen Standorte und Verfügbarkeiten von Fahrzeugen und Verkehrsstörungen,
2. die Rechte an den zu übermittelnden Mobilitätsdaten,
3. eine Entschädigung,
4. Maßnahmen bei Nichterfüllung der Übermittlungsverpflichtung,
5. die Erfüllung der Übermittlungsverpflichtung durch einen Erfüllungsgehilfen,
6. die Art und Weise der Erfüllung der Übermittlungsverpflichtung einschließlich der zu verwendenden Datenformate und Interoperabilität,
7. Zuständigkeitsregelungen,
8. Ausnahmen von der Übermittlungspflicht und
9. Einschränkungen zur Weiterverwendung der übermittelten Mobilitätsdaten.

(7) Zuständig für die Aufgaben des Landes nach den Absätzen 1 bis 5 ist das für Verkehr zuständige Ministerium.

(8) Das Land kann für die Aufgaben nach den Absätzen 1 und 2 eine geeignete Behörde oder ein geeignetes Unternehmen betrauen.

## § 12

### *Datenübermittlung zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur*

(1) Soweit dies zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur für die Erstellung einer Landesstrategie für Ladeinfrastruktur erforderlich ist, kann das für Verkehr zuständige Ministerium bei den Betreibern von Elektrizitätsversorgungsnetzen und bei Eigentümern privater Grundstücke Daten zu Lage und Art vorhandener Ladeinfrastruktur sowie entsprechende Daten für geplante Ladeinfrastruktur, die in den nächsten zwei Jahren errichtet werden soll, erheben.

(2) Soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach § 3 Absatz 4 Satz 2 oder zur Aufstellung einer Ladeinfrastrukturplanung für das Gemeindegebiet oder Teile davon erforderlich ist, können auch die Gemeinden die in

Absatz 1 genannten Daten bei den Betreibern von Elektrizitätsversorgungsnetzen und bei Eigentümern privater Grundstücke erheben.

(3) Die zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur im Gemeindegebiet sowie für die Erstellung der Landesstrategie für Ladeinfrastruktur erhobenen personenbezogenen Daten sowie Daten, die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse beinhalten, dürfen nicht für einen anderen Zweck als zu demjenigen verarbeitet werden, zu dem sie erhoben wurden. Sobald dies ohne Gefährdung des Erhebungszwecks möglich ist, sind die personenbezogenen Daten und die Daten, die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse beinhalten, zu löschen. Unter den Voraussetzungen des Artikels 28 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, zuletzt ber. ABl. L 74 vom 4.3.2021, S. 35) (Datenschutz-Grundverordnung) dürfen personenbezogene Daten einem Auftragsverarbeiter offengelegt werden.

### § 13

#### *Datenerhebung und -verarbeitung zum Zweck der digitalen Parkraumkontrolle*

(1) Zum Zweck der wirksamen Überwachung der Parkraumbewirtschaftung durch eine digitale Parkraumkontrolle

1. darf im Falle der Anordnung zur Überwachung der Parkzeit durch Parkscheinautomaten nach § 13 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorgesehen werden, dass auch das amtliche Fahrzeugkennzeichen zum Erwerb eines Parkscheins am Parkscheinautomaten bei der Gewährung der Parkberechtigungen eingegeben werden muss,
2. dürfen die Daten, die bei Erwerb der Parkberechtigung nach Nummer 1 in Verbindung mit § 13 Absatz 1 Satz 1 StVO oder nach § 13 Absatz 3 StVO erfasst werden, durch die erhebende Stelle gespeichert und nach Maßgabe des Absatzes 2 elektronisch übermittelt werden; dies umfasst insbesondere das amtliche Fahrzeugkennzeichen, die Dauer und den Ort der Parkberechtigung; die betroffene Person ist nach Artikel 13 der Datenschutz-Grundverordnung zu informieren,
3. sind die zuständigen Behörden verpflichtet, Daten, die beim Erwerb einer Parkberechtigung nach § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummern 1 bis 2a und § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummern 3, 4a, 4b, 11 und 12 StVO erfasst werden, zu speichern und elektronisch nach Maßgabe des Absatzes 2 zu übermitteln; dies betrifft insbesondere das amtliche Kennzeichen, die Dauer und die Art der Parkberechtigung; die betroffene Person ist nach Artikel 13 der Datenschutz-Grundverordnung zu informieren,
4. dürfen die nach den Nummern 1 bis 3 erfassten Daten in einer Datenbank der für die Parkraumkontrolle zuständigen Behörde gespeichert und zu diesem Zweck an diese Behörde übermittelt werden; vor der Über-

mittlung sind die Daten zu verschlüsseln; nach Ablauf der Parkberechtigung sind diese Daten unverzüglich zu löschen.

(2) Soweit in einem gebührenpflichtigen Parkbereich oder in einem Bereich mit Bewohnerparkvorrechten im Zusammenhang mit der Gewährung der Parkberechtigungen Daten zum Zweck der Parkraumkontrolle nach Absatz 1 erfasst werden, darf die zuständige Behörde zur Kontrolle der Parkberechtigungen im Rahmen von stichprobenartigen Überprüfungen mit mobilen Scan-Fahrzeugen, auch durch selbsttätiges Wirken des Scan-Fahrzeugs, folgende Daten verarbeiten:

1. eine Bildaufzeichnung des Fahrzeugs,
2. das Kennzeichen des Fahrzeugs,
3. Standort des Fahrzeugs sowie
4. den Zeitpunkt der Datenerhebung.

Das Kennzeichen des Fahrzeugs ist unverzüglich zu verschlüsseln. Die Bereiche, in denen eine digitale Parkraumkontrolle durch Bildaufzeichnung durchgeführt wird, müssen für die betroffenen Personen als solche erkennbar sein, bevor sie von der Datenerhebung betroffen sind. Die kontrollierenden Fahrzeuge sind als solche zu kennzeichnen. Werden bei der Anfertigung der Bildaufzeichnung des Fahrzeugs Personen erfasst, sind diese vor Ausleitung der Daten aus dem Scan-Fahrzeug und vor Einsicht durch eine natürliche Person automatisiert unkenntlich zu machen.

(3) Die zuständige Behörde darf die nach Absatz 2 erhobenen Daten mit den Daten, die im Zusammenhang mit der Gewährung der Parkberechtigungen erfasst worden sind, automatisiert oder manuell abgleichen, um festzustellen, ob für das Fahrzeug eine Parkberechtigung besteht. Der Abgleich hat unverzüglich zu erfolgen.

(4) Die nach den Absätzen 1 und 2 erhobenen, übermittelten und gespeicherten Daten und die im Zuge des Datenabgleichs nach Absatz 3 erzeugten Daten dürfen für die Kontrolle der Parkberechtigungen nach Absatz 3 und die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 10 verwendet werden. Eine Verwendung für andere Zwecke ist nicht zulässig.

(5) Die Daten nach Absatz 2 sind unverzüglich und automatisiert zu löschen, wenn der Datenabgleich nach Absatz 3 ergibt, dass für das Fahrzeug eine Parkberechtigung besteht. Im Übrigen sind sie unverzüglich, spätestens aber 24 Stunden nach der Erhebung nach Absatz 1, zu löschen, soweit sie für den Zweck nach Absatz 4 nicht mehr benötigt werden.

(6) An Orten, an denen das Parken nach § 12 Absätze 3 und 3a StVO oder das Gehwegparken nach § 12 Absätze 4 und 4a StVO unzulässig sind, sowie in Bereichen, in denen durch die Verkehrszeichen 283, 286 oder 290.1 nach Anlage 2 Nummern 62, 63 und 64 StVO ein absolutes oder eingeschränktes Halteverbot angeordnet ist, darf die zuständige Behörde zur Kontrolle des Park- oder Halteverbots im Rahmen von stichprobenartigen Überprüfungen mit mobilen Scan-Fahrzeugen, auch durch selbsttätiges Wirken des Scan-Fahrzeugs, folgende Daten verarbeiten:

1. eine Bildaufzeichnung des Fahrzeugs,
2. das Kennzeichen des Fahrzeugs,
3. den Standort des Fahrzeugs sowie
4. den Zeitpunkt der Datenerhebung.

Das Kennzeichen des Fahrzeugs ist unverzüglich zu verschlüsseln. Die Bereiche, in denen eine digitale Parkraumkontrolle durch Bildaufzeichnung durchgeführt wird, müssen für die betreffenden Personen als solche erkennbar sein, bevor sie von der Datenerhebung betroffen sind. Die kontrollierenden Fahrzeuge sind als solche zu kennzeichnen. Werden bei der Anfertigung der Bildaufzeichnung des Fahrzeugs Personen erfasst, sind diese vor Ausleitung der Daten aus dem Scan-Fahrzeug und vor Einsicht durch eine natürliche Person automatisiert unkenntlich zu machen.

(7) Die zuständige Behörde darf die nach Absatz 6 erhobenen Daten mit den Daten, die im Zusammenhang mit der Gewährung der Parkberechtigung erfasst worden sind, automatisiert oder manuell abgleichen, um festzustellen, ob für das Fahrzeug eine Parkberechtigung besteht. Der Abgleich hat unverzüglich zu erfolgen.

(8) Die nach Absatz 6 erhobenen Daten dürfen für die Kontrolle, ob mögliche Verstöße gegen Park- oder Halteverbote oder gegen das Verbot des Gehwegparkens im Sinne von Absatz 6 Satz 1 vorliegen, und für die Verfolgung und Ahndung von entsprechenden Ordnungswidrigkeiten verwendet werden. Eine Verwendung für andere Zwecke ist nicht zulässig. Die Daten sind unverzüglich, spätestens aber 24 Stunden nach der Erhebung nach Absatz 6, zu löschen, soweit sie für den Zweck nach Satz 1 nicht mehr benötigt werden.

(9) Zuständige Behörde im Sinne dieser Vorschrift ist die für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten nach dem Straßenverkehrsgesetz zuständige Behörde.

(10) Besteht auf Grundlage der nach den Absätzen 1, 2 und 6 erhobenen und der im Zuge des Datenabgleichs nach den Absätzen 3 und 7 erzeugten Daten der konkrete Verdacht, dass Kraftfahrzeuge ohne die erforderliche Parkberechtigung geparkt sind oder Verstöße gegen Park- oder Halteverbote oder gegen das Verbot des Gehwegparkens vorliegen, so veranlasst die zuständige Behörde die zur Verfolgung und Ahndung von möglichen Ordnungswidrigkeiten und zur Abwehr etwaiger Gefahren erforderlichen Maßnahmen nach Maßgabe der dafür geltenden Vorschriften.

#### ABSCHNITT 4

##### Mobilitätspass

#### § 14

##### *Zweck und Berechtigung zur Abgabenerhebung*

(1) Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs können Stadt- und Landkreise als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr nach § 6 Absatz 1 ÖPNVG eine Abgabe in Form eines wiederkehrenden Beitrags er-

heben, die einen Mobilitätspass für die Zahlenden finanziert. Zur gleichen Zeit kann von jedem Abgabeberechtigten jeweils nur eine Abgabe des Mobilitätspasses erhoben werden. Die Abgabenerhebung ist Bestandteil der Umsetzung der nachhaltigen Mobilität nach § 1. Sie dient der Erreichung von Klimaschutzziele im öffentlichen Personennahverkehr insbesondere durch die mit dem Mobilitätspass bewirkte Mitfinanzierung und Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sowie einer Änderung des Mobilitätsverhaltens. Die Abgaben nach Satz 1 werden aufgrund einer Satzung erhoben. Die Allgemeinen Vorschriften des Ersten Teils des Kommunalabgabengesetzes gelten sinngemäß. Die für die Abgabeberechtigten nach Satz 1 nutzbaren Abgabinstrumente sind in den §§ 19 und 20 näher bestimmt.

(2) Die Möglichkeit der Abgabenerhebung steht auch Großen Kreisstädten zu, die Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr nach § 6 Absatz 1 Satz 2 ÖPNVG fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, ohne Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 ÖPNVG zu sein. Große Kreisstädte im Sinnes des Satzes 1 können ein eigenes Abgabinstrument nach diesem Gesetz nur dann einführen, wenn der zuständige Aufgabenträger nicht bereits ein Abgabinstrument auch für das Gebiet der Großen Kreisstadt eingeführt hat. Die Einführung eines Abgab Instruments durch eine Große Kreisstadt bedarf der Zustimmung durch den Landkreis als zuständigem Aufgabenträger. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn der Landkreis der Einführung nicht in Textform und innerhalb eines Jahres nach Zustimmungersuchen der Großen Kreisstadt widerspricht. Der Landkreis darf nur dann widersprechen, wenn er die konkrete Absicht verfolgt, ein eigenes Abgab Instrument einzuführen, das auch das Gebiet der Großen Kreisstadt umfasst.

(3) Beabsichtigt ein Landkreis als zuständiger Aufgabenträger ein Abgab Instrument für das gesamte Kreisgebiet einzuführen, nachdem ein Abgab Instrument bereits durch eine Große Kreisstadt nach Absatz 2 eingeführt worden ist, ist ein Einvernehmen zwischen Landkreis und Großer Kreisstadt herbeizuführen, ob und in welcher Ausgestaltung die beiden Abgab Instrumente, insbesondere auch unter Berücksichtigung von Absatz 5, nebeneinander bestehen können. Kann ein Einvernehmen nicht hergestellt werden, wird das für Verkehr zuständige Ministerium zur Herbeiführung einer Entscheidung hinzugezogen.

(4) Hat ein Landkreis als zuständiger Aufgabenträger bereits ein Abgab Instrument eingeführt, darf die Große Kreisstadt nicht später ein anderes Abgab Instrument einführen. Die Große Kreisstadt kann im Rahmen des bestehenden Abgab Instruments des Landkreises auch nach dessen Einführung im Einklang mit diesem Gesetz einen zusätzlichen Abgab Anteil für ihr Gebiet einführen. Dieser zusätzliche Abgab Anteil ist mit einem Prozentsatz festzusetzen, der von der Großen Kreisstadt nach Satz 1 zu bestimmen ist. Über die Umsetzung einschließlich Zuordnung der im Zusammenhang mit der Umsetzung entstehenden Kosten stimmen sich Landkreis und Große Kreisstadt einvernehmlich ab.

(5) Finanzielle Doppelbelastungen der Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldner im Sinne einer doppelten Zahlung derselben Abgabenschuldnerin beziehungsweise desselben Abgabenschuldners für mehrere Abgabensinstrumente dieses Abschnitts sind auszuschließen.

(6) Das für Verkehr zuständige Ministerium wird ermächtigt, die Einzelheiten zum Ausschluss von finanziellen Doppelbelastungen und zur Anrechnung bei parallel eingeführten Abgabensinstrumenten durch Rechtsverordnung zu regeln. Es wird im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel ermächtigt, bei Bedarf eine Stelle einzurichten, die die Umsetzung der Abgabensinstrumente nach diesem Gesetz landesweit koordiniert.

## § 15

### *Zweckbindung*

(1) Das Abgabenaufkommen ist, soweit es nicht durch Einlösung des Mobilitätsguthabens nach § 18 Absatz 1 verbraucht wird, von den Abgabeberechtigten nach § 14 Absätze 1 und 2 für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden. Zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zählt insbesondere die Verbesserung des Fahrplan-, Qualitäts- und Tarifangebots sowie die Verbesserung der öffentlichen Personennahverkehrs-Infrastruktur einschließlich infrastruktureller und technischer Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger.

(2) Die Abgabeberechtigten nach § 14 Absätze 1 und 2 können bis zu zwei Prozent des Abgabenaufkommens, soweit es nicht nach § 18 Absatz 1 verbraucht wird, für die Kommunikation zur Förderung der vermehrten Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen verwenden.

(3) Das Abgabenaufkommen darf darüber hinaus von den Abgabeberechtigten auch für den ihnen bei der Einführung und Umsetzung der Abgabe entstehenden Verwaltungs- und Erhebungsaufwand verwendet werden.

## § 16

### *Abgabepflichtige*

(1) Abgaben nach diesem Gesetz dürfen von volljährigen natürlichen Personen sowie von juristischen Personen erhoben werden.

(2) Es ist eine Befreiung von der Abgabepflicht vorzusehen, soweit dies aus Gründen der Billigkeit oder aus Gründen des öffentlichen Interesses geboten ist. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn für die Abgabenschuldnerin oder den Abgabenschuldner mit der Abgabe kein unmittelbarer Vorteil verbunden ist.

(3) Neben möglichen Sonderregelungen für bestimmte Personengruppen ist in der vom Abgabeberechtigten zu erlassenden Satzung die Möglichkeit eines individuellen Befreiungsantrags zu regeln.

## § 17

*Abgabenhöhe*

(1) Die Abgabenhöhe wird in der vom Abgabeberechtigten zu erlassenden Satzung festgelegt. Die Abgabenhöhe darf nicht unverhältnismäßig sein unter Berücksichtigung der jeweils vor Ort konkret vorherrschenden Gegebenheiten sowie der tatsächlichen Nutzungsmöglichkeiten.

(2) In der vom Abgabeberechtigten zu erlassenden Satzung können differenzierte Abgabensätze für bestimmte Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldner geregelt werden, wenn sich dies insbesondere aus sozialen Gründen als sachgerecht erweist.

## § 18

*Mobilitätsguthaben*

(1) Der Abgabenschuldnerin oder dem Abgabenschuldner wird im Gegenzug für die Abgabe ein Mobilitätsguthaben für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs in Höhe der zu leistenden Abgabe eingeräumt. Das Mobilitätsguthaben kann zum Erwerb von nicht übertragbaren personalisierten Zeitkarten des öffentlichen Personennahverkehrs ab einem Geltungszeitraum von mindestens einer Woche verwendet werden. Die Einlösung des Mobilitätsguthabens ist dabei für diese Tarifprodukte, die von dem Verkehrsverbund in dem Gebiet des Abgabeberechtigten zur Nutzung des Nahverkehrsangebots angeboten werden, möglich. Das Mobilitätsguthaben aus mehreren Abgabenzeiträumen kann vorbehaltlich des Absatzes 2 aufsummiert werden.

(2) Das Mobilitätsguthaben verfällt für jeden Abgabenzeitraum jeweils zwölf Monate nach der Bereitstellung.

(3) Das Mobilitätsguthaben einer abgabepflichtigen natürlichen Person ist nicht übertragbar; die Abgabeberechtigten können abweichend hiervon eine Übertragbarkeit zwischen natürlichen Personen in ihrer Satzung regeln. Bezüglich der Übertragbarkeit des Mobilitätsguthabens von einer juristischen Person auf die mit ihr verbundenen natürlichen Personen beim Mobilitätspass für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter gilt § 20 Absatz 4.

(4) Die Verwaltung des Mobilitätsguthabens obliegt den Abgabeberechtigten nach § 14 Absätze 1 und 2.

## § 19

*Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner*

(1) Abgabeberechtigte nach § 14 Absätze 1 und 2 können durch Satzung von ihren Einwohnerinnen und Einwohnern nach § 10 Absatz 1 der Gemeindeordnung oder § 9 Absatz 1 der Landkreisordnung einen Beitrag nach § 14 Absatz 1 erheben.

(2) Die Satzung regelt die Einzelheiten zu den Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldnern und der Abgabenhöhe einschließlich Differenzierungen.

(3) Für Einwohnerinnen und Einwohner, die einen Nebenwohnsitz im Zuständigkeitsgebiet des Abgabeberechtigten haben, ist die Möglichkeit vorzusehen, sich auf Antrag von der Abgabepflicht befreien zu lassen, wenn eine Abgabe nach diesem Gesetz am Hauptwohnsitz im Zuständigkeitsgebiet eines anderen Abgabeberechtigten geleistet wird.

## § 20

### *Mobilitätspass für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter*

(1) Abgabeberechtigte nach § 14 Absätze 1 und 2 können durch Satzung von natürlichen oder juristischen Personen, die im jeweiligen Gebiet des Abgabeberechtigten ihren Wohnsitz oder Sitz haben und auf die mindestens ein Kraftfahrzeug nach § 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199, S. 2), die zuletzt durch Artikel 23 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, zugelassen ist, einen Beitrag nach § 14 Absatz 1 erheben.

(2) Die Satzung regelt die Einzelheiten zu den Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldnern und der Abgabenhöhe einschließlich Differenzierungen.

(3) Das Halten von Kraftfahrzeugen nach § 3 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2184) geändert worden ist, führt nicht zu einer Abgabepflicht.

(4) Abgabepflichtige Kraftfahrzeughalter und Kraftfahrzeughalterinnen, die juristische Personen sind, können das anfallende Mobilitätsguthaben wahlweise für die Finanzierung von sogenannten Jobtickets oder für den Erwerb von Zeitkarten des öffentlichen Personennahverkehrs für ihre Betriebszugehörigen, die zwischen diesen möglichst flexibel übertragbar sind, einsetzen.

## § 21

### *Ausreichendes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs*

(1) Abgaben nach den §§ 19 und 20 dürfen nur dann erhoben werden, wenn der Abgabenschuldnerin oder dem Abgabenschuldner jeweils ein ausreichendes und für sie oder für ihn nutzbares Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung steht.

(2) Ein ausreichendes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs nach Absatz 1 ist dann gegeben, wenn der öffentliche Personennahverkehr als zumutbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Zuständigkeitsgebiet des Abgabeberechtigten oder in einem Teilgebiet hiervon, für das er den Beitrag erhebt, eingestuft werden kann. Dies ist in der Regel der Fall, wenn

1. ein Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs Montag bis Freitag von 5 bis 24 Uhr und Samstag, Sonntag sowie an Feiertagen von 6 bis 24 Uhr gegeben ist,

2. in der Hauptverkehrszeit in Verdichtungsräumen mindestens ein 15-Minuten-Takt und im ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt sichergestellt ist,
3. in den übrigen Verkehrszeiten von Montag bis Freitag zwischen 5 und 24 Uhr und Samstag, Sonntag sowie an Feiertagen zwischen 6 und 24 Uhr ein 30-Minuten-Takt in Verdichtungsräumen und ein Stundentakt im ländlichen Raum umgesetzt wird und
4. eine auch im Übrigen zumutbare Anbindung an das derart ausgestaltete Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs für den Einzelnen besteht.

Eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr nach vorstehender Maßgabe muss in abgabenberechtigten Landkreisen nicht in alle Richtungen, sondern im Sinne des Zentrale-Orte-Systems jeweils vom Teilort an den Hauptort und vom Hauptort an das nächste Zentrum gewährleistet sein. Die Anbindung muss von einem Zentrum aus auch an das nächsthöhere Zentrum gewährleistet sein und daher bei einem Zentrum der untersten Hierarchiestufe der zentralen Orte mindestens an das nächste Mittelzentrum und vom Mittelzentrum an das nächste Oberzentrum bestehen.

(3) Bezüglich der Einordnung des Gebiets als Verdichtungsraum oder als ländlicher Raum im Sinne von Absatz 2 Satz 2 sowie als Mittel- und Oberzentrum im Sinne von Absatz 2 Satz 3 gelten die Vorgaben des jeweils geltenden Landesentwicklungsplans. Ein Teilort nach Absatz 2 Satz 3 ist ein räumlich vom übrigen Gebiet des Abgabenberechtigten getrennter Ortsteil. Als Hauptort im Sinne des Absatz 2 Satz 3 gilt in der Regel dabei der Teilort mit der höchsten Einwohnerzahl im Gebiet des jeweiligen Abgabenberechtigten. Sofern es nur einen räumlich getrennten Ortsteil gibt, so gilt dieser als Hauptort.

(4) Das ausreichende Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs muss bereits zum Zeitpunkt der Einführung des Abgabensystems in der Form des Beitrags vorliegen.

### TEIL 3

#### SCHLUSSVORSCHRIFT

#### § 22

##### *Inkrafttreten*

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

## Begründung

### *A. Allgemeiner Teil*

#### I. Zielsetzung

Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG)

Der Klimaschutz ist ein erklärtes Ziel der Landesregierung. Gemäß § 10 Absatz 1 des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes Baden-Württemberg (KlimaG BW) wird bis 2040 die Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg im Vergleich zum Jahr 1990 zur Erreichung der Netto-Treibhausgasneutralität schrittweise verringert, bis 2030 erfolgt eine Minderung um mindestens 65 Prozent. In § 10 Absatz 2 in Verbindung mit Anlage 1 KlimaG BW sind deshalb verbindliche Ziele zur Treibhausgasminderung für einzelne Sektoren bis 2030, auch für den Verkehrssektor, festgeschrieben. Für den Verkehrssektor beträgt das Minderungsziel 55 Prozent im Vergleich zu den Treibhausgasemissionen des Jahres 1990. Die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen sind jedoch seit 1990 kontinuierlich angestiegen. Deshalb ist es erforderlich, verbindliche Regeln zu Zielen und Zuständigkeiten für eine nachhaltige Mobilität festzulegen.

Die allgemeinen Ziele in § 2, die bei Planungen und Entscheidungen mit Verkehrsbezug durch die öffentliche Hand zu berücksichtigen sind sowie die besonderen Ziele in § 3 beschreiben den Weg zur nachhaltigen Mobilität, soweit nicht Vorgaben des Bundesrechts entgegenstehen. Weitergehende Bindungswirkungen nach diesem Gesetz bleiben unberührt. Einklagbare Ansprüche Einzelner werden durch das LMG nicht begründet.

Die konsistente Umsetzung erfordert die kontinuierliche Abstimmung zwischen den verschiedenen beteiligten öffentlichen Institutionen sowie die Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren aus Wirtschaft und Gesellschaft.

Für weitere Maßnahmen werden zudem im Besonderen Teil die Rechtsgrundlagen geschaffen.

#### II. Inhalt

Das Landesmobilitätsgesetz weist einen Allgemeinen Teil auf, welcher Zweck, Gegenstand und Ziele sowie Begriffsbestimmungen definiert.

Im Besonderen Teil wird zunächst eine Regelung zur Koordination der Radverkehrsnetze eingeführt. Stadt- und Landkreise sollen Aufgaben im Zusammenhang mit der Koordinierung bei Ausbau und Erhaltung der baulastträgerübergreifenden Radverkehrsnetze wahrnehmen. Jeder Stadt- und Landkreis soll hierzu eine Kreiskoordinatorin oder einen Kreiskoordinator für die Radverkehrsnetze bestellen. Ein Stadt- und Landkreis kann auch auf die Bestellung einer Kreiskoordinatorin oder eines Kreiskoordinators durch Erklärung gegenüber dem für Verkehr zuständigen Ministerium verzichten.

Daneben werden Regelungen zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge zu der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116, ber. ABl. L 220 vom 7.9.2023, S. 23) und zur Umsetzung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691), welches zuletzt durch Gesetz vom 20. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 167) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung getroffen.

Mit der gesetzlichen Grundlage für die Erhebung und Verarbeitung von Mobilitätsdaten wird das Land Baden-Württemberg Vorreiter einer modernen, nachhaltigen, klimaneutralen, sozial gerechten und digitalen Mobilitätspolitik. Mobilitätsdaten sind unverzichtbarer Bestandteil von Verkehrsmanagementstrategien und Mobilitätsinformationen. Sie sind zudem Voraussetzung für Innovation und Forschung mit Bezug zu nachhaltiger Mobilität.

Einige Daten bringen außerdem wertvolle Erkenntnisse zur Ermittlung des Bedarfs öffentlicher Ladeinfrastruktur. Daher wird eine spezialgesetzliche Rechtsgrundlage zur Datenübermittlung geschaffen.

Die Rechtsgrundlage für die Datenerhebung und -verarbeitung zum Zweck der Digitalen Parkraumkontrolle ermöglicht den Einsatz von mobilen Scan-Fahrzeugen und damit eine wirkungsvollere Kontrolle der Regelungen zum Parken und Halten von Fahrzeugen.

Abgeschlossen wird der Besondere Teil durch die Regelungen zur Befugnis der kommunalen Gebietskörperschaften in Baden-Württemberg zur Erhebung von Abgaben zur Mitfinanzierung des ÖPNV (Mobilitätspass). Hiermit soll zum einen eine zusätzliche Finanzierungsquelle für die kommunalen Gebietskörperschaften zum Ausbau des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs und zur Änderung des Mobilitätsverhaltens geschaffen werden.

### III. Alternativen

Als Rahmengesetz soll das LMG die gesetzliche Grundlage für eine nachhaltige Mobilität bilden und zugleich als Dach für konkrete Regelungen dienen. Die Bündelung und übersichtliche Darstellung von Regelungen zur nachhaltigen Mobilität erleichtert deren Auffindbarkeit und ermöglicht damit eine effektive Anwendung durch die Adressaten (insbesondere Landes-, Kreis- und Gemeindeverwaltungen) des Gesetzes.

Das LMG setzt zudem das zunächst in § 13 Absatz 1 Satz 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) und auch in § 7 Satz 1 in Verbindung mit § 10 Absatz 2 Nummer 3 KlimaG BW geregelte Klima-Berücksichtigungsgebot für den Sektor Verkehr um.

Eine Aufteilung der Regelungsbereiche auf mehrere Einzelgesetze kann diese Übersicht und Stimmigkeit nicht leisten. Eine solche Aufteilung würde zudem viele parallele Gesetzgebungsverfahren mit dem entsprechenden Personal- und Zeiteinsatz erforderlich machen, die durch diese Bündelung in einem Rahmengesetz vermieden werden.

Das gilt auch für die Regelungen im Besonderen Teil und damit für die §§ 5 bis 13. Das LMG bietet hier zusätzlich den Vorteil diese unter dem thematischen Dach der nachhaltigen Mobilität zu bündeln.

Schließlich wird eine Befugnis zugunsten der kommunalen Gebietskörperschaften in Baden-Württemberg zur Einführung von verkehrsbezogenen Abgaben (Mobilitätspass) neu geregelt (§§ 14 bis 21). Dadurch entsteht die Möglichkeit für Kommunen, den ÖPNV auf eine deutlich solidere finanzielle Basis zu stellen und gleichzeitig Lenkungseffekte zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV zu erzielen. Diese Befugnis kann nur durch eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage erteilt werden.

### IV. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Die Umsetzung der Ziele erfordert Personal- und Sachmittel. Dies wird mit entsprechenden Kosten verbunden sein. Die Kosten werden sich aber, je länger die Umsetzung aufgeschoben wird, absehbar erhöhen. Je früher sich die Adressaten auf die sich aus dem Gesetz ergebenden Aufgaben einstellen können, umso kostengünstiger wird dies erfolgen. Das Berücksichtigungsgebot des § 7 KlimaG BW verpflichtet Land und Kommunen aber bereits heute zum Tätigwerden. Die Vorgaben des Allgemeinen Teils lösen insofern keine darüberhinausgehenden Kosten aus.

Die gesetzliche Verankerung der Ziele ist für das Land und die Kommunen deutlich günstiger als ein vergleichbarer Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr über Förderungen und Appelle. Durch die Beachtung der Regelungen des LMG wird eine gleichmäßige Beachtung der damit zusammenhängenden Aufgaben erreicht und so für faire Bedingungen für alle Regionen des Landes gesorgt.

Für die Berechnung des Ausgleichs des Landes für die bestellten Kreiskoordinatorinnen beziehungsweise Kreiskoordinatoren werden die durchschnittlichen

Kosten einer Vollzeitstelle nach Besoldungsgruppe A 12 des Landesbesoldungsgesetzes Baden-Württemberg inklusive Sachkosten sowie Versorgungs- und Beihilfekosten je Stadt- und Landkreis angesetzt. Für bis zu 44 Kreiskoordinatorinnen und -koordinatoren (35 Landkreise und 9 Stadtkreise) wird mit strukturellen Kosten in Höhe von bis zu insgesamt 4 444 440 Euro in 2025 und 4 467 320 Euro in 2026 und den Folgejahren gerechnet. Es handelt sich um Sachmittel.

Durch die Umsetzung der Vorschriften des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes (§§ 6 bis 10) werden der öffentlichen Hand insgesamt voraussichtlich keine Mehrkosten entstehen.

Für die vorgesehene landesweite Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Prüfbehörde der Einhaltung der Vorgaben nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz gemäß §§ 6 bis 10 sind beim Regierungspräsidium Karlsruhe bereits zwei Personalstellen vorhanden und zwar 1,0 x A 14 hD und 1,0 x A 11 gD. Die Stellen sind bereits vorhanden, weil bereits aus dem Saubere-FahrzeugBeschG eine Sicherstellung der Mindestziele durch das Land vorgegeben ist. Daher entstehen durch das LMG keine zusätzlichen Kosten für das Land. Die §§ 6 bis 10 regeln vielmehr, wie die Behörde vorgeht und welche Befugnisse sie hat. Die Tätigkeiten der Prüfbehörde umfassen daher Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Mindestziele und dabei insbesondere die Prüfung und Verarbeitung der Vergabebekanntmachungen und der jährlichen Berichte, das Einholen fehlender Daten und Informationen bei den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern, die Beratung der öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber, Abstimmungsprozesse mit dem Ministerium für Verkehr und sonstige Verwaltungstätigkeiten.

Durch die Verarbeitung von Mobilitätsdaten (§ 11) werden keine zusätzlichen Kosten für die öffentlichen Haushalte beim Land entstehen. Das in § 11 angesprochene informationstechnische System wird bereits betrieben und erhält mit dem LMG eine rechtliche Grundlage.

Bei den Kommunen entstehen jährliche Personal- und Sachkosten in Höhe von circa 354 000 Euro für die Datenübermittlung und zudem einmalig geschätzte Kosten in Höhe von circa 1 416 000 Euro für die einmalige Anbindung an die Mobilitätsdateninfrastruktur. Die Nutzung der vom Land zur Verfügung gestellten Daten- und Informationsservices (MobiData BW, RadVIS, BEMaS etc.) ist für Kommunen (Landkreise und Gemeinden) kostenfrei. Den Kommunen können Kosten für die Umsetzung individueller Anpassungswünsche entstehen.

#### V. Bürokratievermeidung, Prüfung Vollzugstauglichkeit

Die Verwaltungsverfahren sind belastungsarm und vollzugstauglich gestaltet.

Insbesondere die Regelungen des § 7 zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-BeschG sind möglichst belastungsarm. Die Übermittlung der Vergabebekanntmachung stellt nur einen sehr geringen Aufwand dar, weil eine E-Mail der ohnehin zu erstellenden Bekanntmachung ausreicht. Auch der jährliche Bericht stellt nur einen geringfügigen Aufwand dar, zumal die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber eine Aufstellung der beschafften Fahrzeuge oder Dienstleistungen bereits zur eigenen Kontrolle der Einhaltung ihrer Mindestziele erstellen dürften. Der Bericht ist damit in aller Regel bereits im Wesentlichen erstellt. Nach § 7 Absatz 1 Satz 2 Saubere-Fahrzeuge-BeschG müssen die Länder über die Erfüllung der Pflichten an den Bund berichten. Hierfür benötigen sie Informationen von den Auftraggebern. Die Alternative wäre, dass sich die Prüfbehörde zur Erstellung des Berichts an den Bund die Informationen etwa aus der TED-Datenbank selbst zusammensucht, was einen sehr viel höheren Aufwand bei der Prüfbehörde verursachen würde im Vergleich zu dem nur sehr geringfügigen Mehraufwand bei den Auftraggebern.

Beim Datenaustausch zugunsten der Mobilitätsdatenplattform nach § 11 stellt das Land die erforderlichen Systeme und Schnittstellen bereit, sodass ein einfacher und belastungsarmer Austausch möglich ist.

Auch die Regelungen zum Mobilitätspass wurden möglichst bürokratiearm gestaltet. Bei den beiden Varianten sind keine verwaltungsaufwendigen Überschneidungen zu befürchten.

Ein Praxis-Check wurde zu den Regelungen zum SaubFahrzeugBeschG und zu den Mobilitätsdaten durchgeführt.

Eine Bürokratielastenschätzung ist mit Unterstützung der Stabstelle für Bürokratieentlastung beim Statistischen Landesamt durchgeführt worden mit folgendem Ergebnis:

Zu §§ 1 bis 4 (Zweck, Gegenstand, Ziele und Begriffsbestimmungen)

Bürokratielasten für Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft

Ein Aufwand für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft entsteht nicht. Ebenso fallen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten an.

Bürokratielasten für die Verwaltung

Die §§ 1 bis 4 konkretisieren durch die Zweckbestimmung und insbesondere die aufgeführten Ziele nachhaltiger Mobilität sowie die Begriffsbestimmungen das Berücksichtigungsgebot aus den Klimagesetzen von Bund und Land.

Das Berücksichtigungsgebot konkretisiert die allgemeine Vorbildfunktion der öffentlichen Hand und soll nach dem Willen des Bundesgesetzgebers bei allen Planungen und Entscheidungen zum Tragen kommen, soweit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben Entscheidungsspielräume bestehen, insbesondere, soweit die zugrunde liegenden Vorschriften bestimmte Entscheidungen vom Vorliegen „öffentlicher Interessen“ oder „vom Wohl der Allgemeinheit“ abhängig machen, wenn sie den zuständigen Stellen zum Beispiel Planungsaufgaben geben oder Abwägungs-, Beurteilungs- und Ermessensspielräume zuweisen. Damit wird durch das gesetzlich bereits verankerte Berücksichtigungsgebot auch die Berücksichtigung der Ziele einer nachhaltigen Mobilität schon gesetzlich vorgegeben, sodass die Verwaltung bereits unabhängig von den Vorgaben dieses Gesetzes zur Berücksichtigung dieser Ziele und Belange verpflichtet ist.

Die §§ 1 bis 4 haben den Sinn, diese allgemeinen Berücksichtigungspflichten mit konkreten Zielvorgaben für die Verwaltung greifbar zu machen. Dadurch entsteht kein zusätzlicher Aufwand im Sinne von zusätzlichen Bürokratiekosten bei Land und Kommunen, sondern es soll damit eine Verwaltungsvereinfachung geschaffen werden, die Bürokratiekosten eher vermindert.

Zu § 5 (Koordination der Radverkehrsnetze)

Bürokratielasten für die Verwaltung

Für die Erfüllung der Aufgabe der Koordination der Radverkehrsnetze wird in jedem Stadt- und Landkreis eine Kreiskoordinatorin oder ein Kreiskoordinator in Vollzeit dauerhaft beschäftigt. Der Aufwand besteht daher in bis zu 44 Mitarbeiterkapazitäten.

Nach der Lohnkostentabelle gemäß Anhang 8 des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands ergibt sich somit ein Aufwand in Höhe von 44 x 70 240 Euro Mitarbeiterkapazitäten und damit insgesamt 3 090 560 Euro pro Jahr. (Der ermittelte Erfüllungsaufwand weicht von den an anderer Stelle ermittelten Kosten für die öffentlichen Haushalte ab. Hintergrund sind unterschiedliche Berechnungsgrundlagen.)

Zu §§ 6 bis 10 (Beschaffung sauberer Fahrzeuge)

Bürokratielasten für Bürgerinnen und Bürger

Es wird kein Aufwand für Bürgerinnen und Bürger neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

#### Bürokratielasten für die Wirtschaft

Es ist nur der Aufwand zu ermitteln, der über die Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge hinausgeht.

Durch das Gesetz werden durch § 7 Absatz 2 und die Branchenvereinbarung Bürokratiekosten für die Wirtschaft durch zu erbringende Nachweise bei der Prüfbehörde ausgelöst. Die Gesamtkosten für administrative Aufgaben werden mit 2 833 Euro jährlich kalkuliert. Es wird davon ausgegangen, dass rund 500 Vergabebekanntmachungen und Plandaten durch Unternehmen pro Jahr einzureichen sind. Dafür wird ein Zeitaufwand von rund 10 Minuten pro Vergabebekanntmachung beziehungsweise Plandaten bei einem Lohnsatz von 34,00 Euro pro Stunde kalkuliert.

Durch das Gesetz werden außerdem durch § 7 Absatz 3 Bürokratiekosten für die Wirtschaft durch zu erbringende Nachweise bei der Prüfbehörde ausgelöst. Die Gesamtkosten für administrative Aufgaben werden mit 4 080 Euro jährlich kalkuliert. Es wird kalkuliert, dass rund 30 Einrichtungen, die dem Land gehören oder an denen das Land mehrheitlich beteiligt ist, aufgrund ihrer getätigten Fahrzeugbeschaffungen einen jährlichen Bericht bei der Prüfbehörde einreichen müssen. Für die Übermittlung des jährlichen Berichts wird kalkuliert, dass ein Zeitaufwand von rund vier Stunden mit einem Lohnsatz von 34,00 Euro pro Stunde benötigt wird.

#### Bürokratielasten für die Verwaltung

Durch das Gesetz werden Bürokratiekosten verursacht, die sich zum einen aus dem Personalaufwand für den Versand der Vergabebekanntmachungen an die Prüfbehörde nach § 7 Absatz 2 und zum anderen aus dem Personalaufwand für die Erstellung des jährlichen Berichts nach § 7 Absatz 3 zusammensetzen. Hierfür wurde kalkulatorisch davon ausgegangen, dass rund 360 Vergabebekanntmachungen und 40 jährliche Berichte an die Prüfbehörde übermittelt werden. Für den Versand der Vergabebekanntmachung wurden rund zehn Minuten Personalaufwand mit einem Lohnsatz von 28,10 Euro pro Stunde kalkuliert (= 1 686 Euro). Für die Übermittlung des Jahresberichts wurden rund vier Stunden Personalaufwand mit einem Lohnsatz von 33,40 Euro kalkuliert (= 5 344 Euro).

Weitere Bürokratiekosten werden durch die Tätigkeiten der Prüfbehörde (§ 7 Absätze 1 und 5) ausgelöst. Für die Tätigkeiten der Prüfbehörde wird eine Stelle im höheren Dienst der Länder und eine Stelle im gehobenen Dienst der Länder im Regierungspräsidium Karlsruhe eingesetzt. Bei den Kosten für die Tätigkeit handelt es sich um sogenannte Sowieso-Kosten, weil bereits aus dem SaubFahrzeugBeschG eine Sicherstellung der Mindestziele durch das Land und damit der Einsatz entsprechender Ressourcen vorgegeben ist. Nach der Lohnkostentabelle gemäß Anhang 8 des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands ergibt sich somit ein jährlicher Aufwand in Höhe von 104 320 Euro für eine Mitarbeiterkapazität im höheren Dienst und 70 240 Euro für eine Mitarbeiterkapazität im gehobenen Dienst. Die Tätigkeiten der Prüfbehörde umfassen insbesondere Maßnahmen zur Prüfung und Sicherstellung der Einhaltung der Mindestziele, die Bearbeitung der Vergabebekanntmachungen und der jährlichen Berichte, das Einholen fehlender Daten und Informationen bei den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern, die Beratung der öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber, Abstimmungsprozesse mit dem Ministerium für Verkehr und sonstige Verwaltungstätigkeiten.

Zusätzlich werden Bürokratiekosten durch die jährlichen Tätigkeiten des Ministeriums für Verkehr ausgelöst, die ebenfalls bereits aufgrund der Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG anfallen und daher sogenannte Sowieso-Kosten sind. Diese umfassen unter anderem Abstimmungsprozesse mit der Prüfbehörde, ein übergeordnetes Monitoring sowie die Erstellung von jährlichen Berichten an den Bund. Es wird hierfür mit einem jährlichen Aufwand von 50 Arbeitstagen im höheren Dienst gerechnet. Nach der Lohnkostentabelle gemäß Anhang 8 des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands ergibt sich somit ein jährlicher Aufwand in Höhe von 50 Arbeitstagen zu je 8 Stunden mit einem Stundensatz von 65,20 Euro und damit insgesamt 26 080 Euro.

Die Möglichkeit der Vollstreckung nach § 10 kann im Rahmen der Prüfung und Sicherstellung der Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG durch die Prüfbehörde wahrgenommen werden.

Zu § 11 (Mobilitätsdaten [einschließlich § 5 Absatz 5 – Radverkehrsdaten])

Bürokratielasten für Bürgerinnen und Bürger

Mit einem Aufwand für Bürgerinnen und Bürger ist nicht zu rechnen.

Bürokratielasten für die Wirtschaft

Im Bereich privater Unternehmen ist mit einem einmaligen Aufwand von rund 87 630 Euro (addiert für alle im Geltungsbereich des Gesetzes infrage kommenden Unternehmen) zu rechnen sowie mit einem entsprechenden jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 21 900 Euro. Dieser teilt sich wie folgt auf:

Personalaufwand:

Es wird davon ausgegangen, dass durch die Verpflichtung zur Übermittlung von Mobilitätsdaten bei bestimmten Unternehmen, die nicht ohnehin schon die gewünschten Daten übermitteln, ein Aufwand durch Personaleinsatz entsteht, welcher zu Kosten führt. Hierbei wird davon ausgegangen, dass bei diesen ca. 70 Unternehmen (insbesondere Carsharingbetreiber oder Parkraumbewirtschafter) ein einmaliger Aufwand u. a. zur Einrichtung der Schnittstellen etc. von 2 Arbeitstagen zu je 8 Stunden entsteht, sowie ein dauerhafter Aufwand zur Datenübermittlung von 0,5 Arbeitstagen und demnach 4 Stunden pro Jahr. Nach der Lohnkostentabelle gemäß Anhang 6 des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands ergibt sich somit ein Aufwand bei Ansatz eines entsprechend hohen Qualifikationsniveaus wie folgt: einmalig 16 Stunden x 65,20 Euro x 70 Unternehmen = 73 024 Euro und jährlich 4 Stunden x 65,20 Euro x 70 Unternehmen = 18 256 Euro.

Sachaufwand:

Der Sachaufwand für die vorgenannten Tätigkeiten wird auf 20 Prozent des Personalaufwands geschätzt und beträgt somit einmalig rund 14 605 Euro sowie im Folgenden jährlich rund 3 651 Euro.

Weder ein zusätzlicher Personal- noch ein zusätzlicher Sachaufwand ist im Falle einer Rechtsverordnung nach § 11 Absatz 6 zu erwarten, da die Verordnungsermächtigung entweder nur eine Präzisierung oder nähere Ausgestaltung der ohnehin schon bestehenden Datenübermittlungspflicht nach § 11 Absatz 5 zulässt und die Notwendigkeit von Entschädigungen oder Sanktionen nach derzeitiger Abschätzung nicht oder nur in Ausnahmefällen entstehen und damit keinen nennenswerten Aufwand verursachen.

Bürokratielasten der Verwaltung

Im Bereich der Verwaltung ist zwischen dem Aufwand für die Landesverwaltung und dem Aufwand für die Verwaltungen der Kommunen zu unterscheiden:

1. Aufwand für die Landesverwaltung

Im Bereich der Landesverwaltung ist mit einem jährlichen Aufwand von insgesamt rund 3 313 000 Euro zu rechnen, bei denen es sich um sogenannte Sowieso-Kosten handelt. Der Aufwand setzt sich wie folgt zusammen:

**Sachaufwand:**

Hierbei entsteht zunächst ein Sachaufwand für die Kosten von informationstechnischen Systemen. Berücksichtigt sind hierbei jährlich Betriebskosten von rund 2 500 000 Euro für MobiData BW, sowie weitere 500 000 Euro für technische Weiterentwicklungen und angrenzende Fachanwendungen wie etwa die Verkehrsinformationszentrale BW. Diese insgesamt 3 000 000 Euro werden auch ohne die gesetzliche Vorgabe des § 11 auf freiwilliger Basis bislang bereits jährlich aufgewendet, sodass es sich um sogenannte Sowieso-Kosten handelt.

**Personalaufwand:**

Es ist ein Stellenumfang von drei Vollzeitäquivalenten des höheren Dienstes pro Jahr erforderlich. Diese sind ebenfalls sogenannte Sowieso-Kosten für das bereits vorhandene Personal, welches auch für die Erweiterung und Verbesserung des informationstechnischen Systems und der Fachanwendungen sowie den organisatorischen Aufwand einschließlich der Sicherstellung einer entsprechenden Datenbereitstellung, wie in § 11 vorgesehen, eingesetzt wird.

Nach der Lohnkostentabelle gemäß Anhang 8 des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands ergibt sich somit ein Aufwand in Höhe von 3 x 104 320 Euro Mitarbeiterkapazitäten des höheren Dienstes und damit insgesamt 312 960 Euro pro Jahr.

**2. Aufwand für die Verwaltungen der Kommunen**

Im Bereich der Kommunalverwaltung (Stadt- und Landkreise, Gemeinden) ist mit einem einmaligen Aufwand von rund 1 416 000 Euro (addiert für alle Kommunen, die im Geltungsbereich des Gesetzes liegen) zu rechnen sowie mit einem entsprechenden jährlichen Aufwand von rund 354 000 Euro jeweils für alle Kommunen. Dabei ist der Aufwand für die Übermittlung der Daten zu den Radverkehrsnetzen gemäß § 5 Absatz 5 mitumfasst. Diese Beträge ergeben sich aus den folgenden Erwägungen:

**Personalaufwand:**

Es wird davon ausgegangen, dass durch die Verpflichtung zur Übermittlung von Mobilitätsdaten bei allen Kommunen ein Aufwand durch Personaleinsatz entsteht, welcher zu Kosten führt. Hierbei wird davon ausgegangen, dass bei den insgesamt 1 136 Gemeinden, Stadt- und Landkreisen jeweils ein einmaliger Aufwand u. a. zur Einrichtung der Schnittstellen etc. von 2 Arbeitstagen zu je 8 Stunden entsteht, sowie ein dauerhafter Aufwand zur Datenübermittlung von 0,5 Arbeitstagen und damit 4 Stunden pro Jahr. Nach der Lohnkostentabelle gemäß Anhang 8 des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands ergibt sich somit ein Aufwand einmalig in Höhe von 16 Stunden x 64,90 Euro x 1 136 Kommunen = 1 179 622 Euro und jährlich 4 Stunden x 64,90 Euro x 1 136 Kommunen = 294 906 Euro.

**Sachaufwand:**

Der Sachaufwand für die vorgenannten Tätigkeiten wird auf 20 Prozent des Personalaufwands geschätzt. Daraus ergeben sich gerundet die oben genannten Gesamtbeträge.

**Zu § 12 (Datenübermittlung Ladeinfrastruktur)**

Für die Datenübermittlung zu Ladeinfrastruktur entsteht kein relevanter Zusatzaufwand, da die Daten ohnehin an die Bundesnetzagentur gemeldet werden müssen und dort in der Datenbank verfügbar sind. Der § 12 dient im Wesentlichen als Rechtsgrundlage, falls in unklaren Einzelfällen recherchiert werden muss. Ein Aufwand für Verwaltung, Bürgerinnen und Bürger oder die Wirtschaft entsteht daher nicht.

## Zu § 13 (Digitale Parkraumkontrolle)

## Bürokratielasten für Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft

Ein Aufwand für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft entsteht nicht. Ebenso fallen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten an.

## Bürokratielasten für die Verwaltung

Zunächst ist festzuhalten, dass es sich bei § 13 lediglich um eine Ermächtigungsgrundlage zur digitalen Parkraumkontrolle durch die Kommunen handelt und der Aufwand daher davon abhängt, in welchem Umfang diese neu geschaffene Möglichkeit genutzt wird. Die Bezifferung einer bestimmten Gesamthöhe des Aufwands bei den Kommunen ist daher nicht möglich.

Mit einem einmaligen Aufwand pro Scan-Fahrzeuge in Höhe von zwischen 50 000 Euro und 200 000 Euro ist dabei zu rechnen, wenn bereits ein Kfz vorhanden ist, das nachgerüstet werden kann (Mittelwert: 125 000,00 Euro).

Zusätzlich Personalkosten entstehen nicht. Eine Kosten-Nutzung-Analyse entfällt im Rahmen der Bürokratielastenschätzung.

Für die betroffenen kommunalen Ordnungsdienste ist mit keinem gesteigerten Personalaufwand zu rechnen. Mit der Aufgabe wird bereits vorhandenes Personal des kommunalen Ordnungsamtes betraut. Es wird eine Person zur Betätigung des Scan-Fahrzeugs benötigt. Diese sollte zur Wahrnehmung auch hoheitlicher Aufgaben dem kommunalen Ordnungsdienst zugeordnet sein.

Es kann hingegen zu Entlastungen bei Personalkosten und höheren Gebühreneinnahmen kommen, da das Scan-Fahrzeug eine erheblich höhere Anzahl an Fahrzeugen in gleicher Zeit scannen kann. Eine Person kann ca. 50 Kfz/h überprüfen. Ein Scan-Fahrzeug hingegen zwischen 500 und 2 000 Kfz/h. Dies bedeutet eine Erhebungsmenge von 400 Kfz pro Tag bei der Erhebung per Hand und zwischen 4 000 und 16 000 Kfz pro Tag bei der Erhebung mit dem Scan-Fahrzeug.

## Zu §§ 14 bis 21 (Mobilitätspass)

Bürokratielasten für die Regelungen zum Mobilitätspass können aktuell nicht berechnet werden:

Die Regelungen lösen keinen unmittelbaren Aufwand für die Verwaltung in den Kommunen aus, da sie nur eine Ermächtigungsgrundlage zur Einführung eines Mobilitätspasses darstellen, der Einnahmen generieren soll. Die Kommunen können den Aufwand erst bei Umsetzung des Mobilitätspasses selbst ermitteln. Eine Ermittlung eines Aufwands wäre zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht möglich, weil offen ist, wie viele Kommunen einen Mobilitätspass einführen werden.

Kein zusätzlicher Aufwand ist dabei jedenfalls im Falle einer Rechtsverordnung nach § 14 Absatz 6 zu erwarten, da diese Verordnungsermächtigung nicht zur Regelung zusätzlicher Pflichten ermächtigt, sondern nur zur präziseren Ausgestaltung von Einzelheiten zu den getroffenen Regelungen zum Mobilitätspass.

Dasselbe gilt für Bürokratielasten für Bürgerinnen und Bürger und für die Wirtschaft. Auch hier hängt der Aufwand davon ab, in wie vielen Kommunen ein Mobilitätspass in welcher Form eingeführt wird, was heute noch nicht abgeschätzt werden kann.

## VI. Wesentliches Ergebnis des Nachhaltigkeits-Checks

Die Regelungsfolgen des Gesetzes werden positiv bewertet.

Das Gesetz hat insbesondere Auswirkungen auf die Zielbereiche „Klimawandel“ und „Ressourcenverbrauch“. Das Ziel einer nachhaltigeren Mobilität trägt zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bei.

Zudem hat das Gesetz positive Auswirkungen auf den Zielbereich „Wohl und Gesundheit“. Es wird erwartet, dass sich die Luftqualität verbessert und die ver-

kehrbedingte Lärmbelastung reduziert. Außerdem zielt das Gesetz auf die wesentliche Verbesserung der Mobilität und damit der Teilhabechancen insbesondere für Personengruppen, die ihre Fortbewegung ohne Pkw organisieren müssen, ab. Zusätzlich leistet das Gesetz einen positiven Beitrag für den Zielbereich „Ökologische und soziale Modernisierung der Wirtschaft“, indem es die Nachfrage für nachhaltige Mobilitätslösungen unterstützt.

#### VII. Wesentliche Ergebnisse des Digitaltauglichkeits-Checks

Die Digitaltauglichkeit des Gesetzes wird positiv bewertet.

Das Gesetz enthält mehrere Inhalte, die zur Digitalisierung der Verwaltung beitragen. Insbesondere wird die elektronische Übermittlung von Mobilitätsdaten zum Betrieb eines landesweiten informationstechnischen Systems sowie die Übermittlung von Daten zum Betrieb einer digitalen Radinfrastrukturdatenbank geregelt. Ferner wird eine Möglichkeit zur digitalen Parkraumkontrolle geschaffen. Bei der Regelung von Verwaltungsverfahren, etwa zur Sauberen Fahrzeugbeschaffung oder zum Mobilitätspass, ist eine digitale Ausgestaltung möglich. Verzichtbare Form- und Mitwirkungsvorschriften wie insbesondere Schriftformerfordernisse wurden vermieden. Digitales Fachrecht, Informationssicherheit und Datenschutz sind, sofern betroffen, berücksichtigt. Insbesondere bei den Regelungen zu Mobilitätsdaten wurden die einschlägigen europa- und bundesrechtlichen Vorgaben, wie die IVS-Richtlinie EU 2010/40 und deren bundesgesetzliche Umsetzung, sowie die Vorgaben des Landesrechts, wie insbesondere das Landesgeodatenzugangsgesetz (LGeoZG), berücksichtigt. Bei datenschutzrelevanten Regelungen, wie der Ermächtigung zur digitalen Parkraumkontrolle wurden die einschlägigen datenschutzrechtlichen Vorgaben beachtet.

#### VIII. Kosten für Private

Kosten für Private entstehen nicht.

#### IX. Wesentliches Ergebnis der Anhörung

Zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zwischen dem 31. Juli 2024 und dem 1. Oktober 2024 sind rund 150 Verbände, Organisationen, Sachverständige, Behörden und sonstige Stellen beteiligt worden. Es sind 60 Stellungnahmen eingegangen, die sich hinsichtlich Umfang und Inhalt stark unterscheiden. Stellung bezogen haben auch die vom Land eigens eingerichteten Beratungsgremien, namentlich der Normenkontrollrat (NKR) und der Klima-Sachverständigenrat (K-SVR) sowie die Beauftragte der Landesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen (BFBMB).

An dieser Stelle werden die aus Sicht der Landesregierung wesentlichen Punkte dargestellt und bewertet. In den übrigen Fällen hat sich die Landesregierung ebenfalls mit den Eingaben befasst, aber von einer (eingehenden) Darstellung an dieser Stelle abgesehen. Dies betrifft insbesondere auch Eingaben, die durch geringfügige inhaltliche oder nur redaktionelle Änderungen umgesetzt wurden.

Darüber hinaus haben einzelne Verbände bei der Gelegenheit des Anhörungsverfahrens teils umfassendere Ergänzungen gefordert. Eine Umsetzung der entsprechenden Anliegen konnte im laufenden Verfahren mit Blick auf den bereits erreichten Verfahrensstand aber keine Berücksichtigung mehr finden. Sie werden jedoch als Material für eine mögliche spätere Novelle des Gesetzes oder für andere Rechtsetzungsverfahren ausgewertet und sind bei einem Aufgreifen in künftigen Regelungen gesonderten Anhörungsverfahren vorbehalten.

Soweit nachfolgend durch Klammerzusatz die jeweiligen Stellen namentlich ausgewiesen werden, ist voranzustellen, dass einzelne Standpunkte mitunter inhaltsgleich auch von weiteren nicht explizit benannten Verbänden oder Stellen vorgebracht wurden. Einzelne Stellungnahmen sind überdies auch in gebündelter Form als gemeinsame Stellungnahme abgegeben worden.

Das Gesetz wurde von mehreren Institutionen und Verbänden insgesamt positiv bewertet (ADFC [Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Baden-

Württemberg e. V.), K-SVR, BUND [Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e. V.], FGB BW [Fahrgastbeirat für den vom Land Baden-Württemberg bestellten Schienenpersonennahverkehr], VCD [Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e. V.], AGFK [Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.], Liga BW [Liga der freien Wohlfahrtspflege in Baden-Württemberg e. V.], PRO BAHN [PRO BAHN Baden-Württemberg e. V.], JRKN [Jugendrat für Klima & Nachhaltigkeit der Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg], LSBR [Landesschülerbeirat], AK BW [Architektenkammer Baden-Württemberg], LEB BW [Landeselternbeirat Baden-Württemberg], Kirchen [Diözese Rottenburg-Stuttgart, Erzdiözese Freiburg, Evangelische Landeskirche in Baden e. V. und Evangelische Landeskirche in Württemberg e. V. in einer gemeinsamen Stellungnahme]). Dargelegt wird in mehreren Stellungnahmen auch, dass das Gesetz im Hinblick auf die Ziele des Klimaschutzes und der nachhaltigen Mobilität nicht weit genug sei. Insbesondere der Verkehr auf der Schiene als wesentlicher Bestandteil eines öffentlichen Personenverkehrs komme im Gesetz insgesamt zu kurz (PRO BAHN, FGB BW). Von mehreren Seiten wird auch bedauert, dass Strategien und Konzepte des Landes (wie beispielsweise die RadSTRATEGIE, die Fußverkehrsstrategie, die ÖPNV-Strategie sowie das Landeskonzept Mobilität und Klima) nicht im Gesetzentwurf adressiert sind und damit keine gesetzliche Grundlage erhalten (RPF [Regierungspräsidium Freiburg], MoWA [Allianz Mobilitätswende für Baden-Württemberg], K-SVR, BUND, FGB BW, PRO BAHN). Auch ein Zielbild Mobilität 2030 (so der FGB BW) und Verkehrswendziele (so etwa MoWA, Kirchen, BUND) seien nicht zu erkennen, zentrale Bestandteile für ein Landesmobilitätsgesetz seien damit unterblieben (so der BUND). Das Gesetz wirkt aber unabhängig von diesen Strategien, Konzepten und Mobilitätsthemen.

Einige Stellen fordern zudem, dass der Aspekt der Barrierefreiheit in der Mobilität im Gesetz an verschiedenen Stellen stärker aufgegriffen werden müsse (BFBMB, LAG Selbsthilfe [Landesarbeitsgemeinschaft SELBSTHILFE behinderter Menschen Baden-Württemberg e. V.], LVKM [Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e. V.]). Diese Forderung wurde insoweit erfüllt, als die Barrierefreiheit bei der Definition des Begriffs „nachhaltige Mobilität“ in § 1 Absatz 1 Satz 2 als eigener Aspekt aufgenommen wurde.

Andere Institutionen und Verbände sehen hingegen bereits die Notwendigkeit des Gesetzes jedenfalls in dieser Form insgesamt nicht und verweisen auf unnötige Bürokratie und Eingriffe in die kommunale Selbstverwaltungsgarantie (LKT und GT [Landkreistag Baden-Württemberg e. V. und Gemeindetag Baden-Württemberg e. V. in einer gemeinsamen Stellungnahme], VMR Süd [Verband der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels Süd e. V.], ADAC [Allgemeiner Deutscher Automobil-Club – ADAC Nordbaden e. V., ADAC Südbaden e. V. und ADAC Württemberg e. V. in einer jeweils inhaltsgleichen Stellungnahme]). So wird unter anderem in verschiedenen Stellungnahmen die Erforderlichkeit der gesetzlichen Verankerungen bestimmter Ziele in Frage gestellt und auf einen Eingriff in die kommunale Selbstverwaltungsgarantie hingewiesen (LKT und GT, Städtetag [Städtetag Baden-Württemberg e. V.]). Außerdem wird insgesamt eine Belastung für Wirtschaft, Verwaltung oder Bevölkerung befürchtet (BWIHK [Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag e. V.], Kfz BW [Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg e. V.], BDS [Bund der Selbständigen Baden-Württemberg e. V.]). Diese Aspekte werden in den Stellungnahmen zu den einzelnen Passagen des Gesetzes dann aufgegriffen und konkretisiert. Sie werden daher nachfolgend an entsprechender Stelle bewertet.

*Teil 1 Allgemeiner Teil (§§ 1 bis 4)* und die darin enthaltenen Ziele werden von einigen Stellen grundsätzlich begrüßt (BUND, NABU [NABU (Naturschutzbund Deutschland) Landesverband Baden-Württemberg e. V.], LNV [Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V.], HW BW [Baden-Württembergischer Handwerkstag e. V.], bcs, MoWA, K-SVR, JRKN, LFamB [Landesfamilienrat Baden-Württemberg], AK BW). Manche fordern aber auch die Aufnahme weiterer Ziele und Aspekte, wie beispielsweise eines absoluten Vorranges des Umweltverbunds (MoWA, K-SVR, BUND, JRKN). Andere hingegen kritisieren, dass der motorisierte Individualverkehr im Gesetz nicht ausreichend berücksichtigt wird (LKT und GT, HW BW, VRS [Verband Region Stuttgart]). Das Gesetz strebt eine ausgewogene Verbesserung für alle Verkehrsträger hin zu einer nachhaltigen

Mobilität an Einzelnen Verkehrsträgern wird deshalb kein absoluter Vorrang eingeräumt.

In einigen Stellungnahmen wird kritisiert, dass Unklarheiten hinsichtlich der Bindungswirkung der Ziele und Belange bestehen (LKT und GT), unter anderem inwieweit diese im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung zu berücksichtigen seien (BWIHK). Die Ziele in §§ 2, 3 sind als Soll-Vorgaben ausgestaltet, die im Rahmen der jeweiligen im Gesetz aufgeführten Planungen, Entscheidung oder Maßnahmen berücksichtigt werden sollen. Ausweislich der Gesetzesbegründung ist die gemeindliche Bauleitplanung nach BauGB insgesamt nicht vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes erfasst, weil der Bund insofern abschließende Regelungen getroffen hat. Eine entsprechende Klarstellung erfolgt in der Gesetzesbegründung.

Befürchtet wird zudem eine einseitige Priorisierung der Belange des Gesetzes in Abwägungsprozessen (LKT und GT, Städtetag). Aus dem Wortlaut der Ziele als Soll-Vorgaben oder Berücksichtigungs- oder Prüfpflichten sowie aus der erläuternden Gesetzesbegründung geht jedoch hervor, dass es sich bei den Zielen nicht um unmittelbare konkrete Umsetzungspflichten handelt, sondern um Zielvorgaben, die im Rahmen von Abwägungsprozessen in aller Regel (daher Soll-Vorgabe) – neben gegebenenfalls anderen Belangen – in die Abwägung eingestellt werden sollen. Eine einseitige Priorisierung der im Gesetz genannten Ziele ist damit folglich nicht intendiert, sondern die gleichberechtigte Berücksichtigung in der Abwägung. Das Abwägungsergebnis sowie die darauf beruhende letztendliche Umsetzung von Maßnahmen bleibt am Ende in der Entscheidungshoheit der jeweiligen Entscheidungsträger.

Konkret zu § 2 Nummer 4 wird angeregt, neben der Schiene auch die Wasserstraße als weitere Möglichkeit explizit anzusprechen (RVSO [Regionalverband Südlischer Oberrhein]) und über eine reine Prüfung von Gleisanschlüssen hinaus die Erweiterung und Neuausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten verpflichtend an das Vorhandensein oder die Errichtung von Gleisanschlüssen zu koppeln (BUND). Insbesondere letzteres wäre jedoch ein sehr weitreichender Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung, sodass darauf verzichtet wird.

Zu § 3 Absatz 1 Satz 3 wird vorgeschlagen, die Prüfvorgabe bereits bei Unfällen mit Schwerverletzten oder schweren Personenschäden gelten zu lassen (RPF) oder bei allen schweren Unfällen (zumindest außerorts) (so der ADFC). Wegen des mit einer solchen Ausdehnung verbundenen vielfach höheren Verwaltungsaufwands wird auf die Umsetzung dieser Vorschläge verzichtet, dies auch vor dem Hintergrund, dass andere Stimmen bereits bei der bestehenden Regelung zusätzliche Bürokratie sehen (LKT und GT) und die Arbeit der Unfallkommission gegebenenfalls als ausreichend erachten (NKR).

Bezüglich § 3 Absatz 2 wird von einigen Stellen auf die bereits bestehenden untergesetzlichen Regelwerke (wie zum Beispiel die RAL oder die ERA) verwiesen (Städtetag, RPS [Regierungspräsidium Stuttgart], LKT und GT) und das Erfordernis einer gesetzlichen Regelung angezweifelt. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Regelung des § 3 Absatz 2 von diesen Regelwerken gerade nicht abweicht, sondern bestimmten wichtigen Aspekten Gesetzesrang verleiht.

Hinsichtlich § 3 Absatz 4 wird die Beschränkung auf Elektroantriebe und Ladeinfrastruktur kritisiert und eine technologieoffene Unterstützung aller klimaneutraler Antriebsmöglichkeiten gefordert (Kfz BW, HW BW). Zunächst ist festzuhalten, dass in § 3 Absatz 4 Satz 1 allgemein die Bedeutung der Nutzung klimaneutraler Antriebe, insbesondere elektrisch betriebener, für die Erreichung einer nachhaltigen Mobilität betont wird. Gerade der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität stellt dabei eine besondere Herausforderung dar. Dem trägt die Regelung Rechnung.

Schließlich wird auch die Regelung in § 3 Absatz 5 von einigen Stellen begrüßt (MoWA, BUND, PRO BAHN, VRRN [Verband Region Rhein-Neckar], VRS, RVHF [Regionalverband Heilbronn-Franken]), die geforderte Prüfung einer ÖPNV-Anbindung reiche jedoch nicht aus, sondern die Siedlungsentwicklung sowohl im Neubau als auch im Bestand sei konsequent auf ein ÖPNV-Netz hin auszurichten (MoWA, BUND), sodass eine ÖPNV-Anbindung nicht nur geprüft, sondern verpflichtend mitgeplant werden solle (PRO BAHN). Die letzte Entscheidung über die Anbindung im Einzelfall soll aber bei den Aufgabenträgern

des öffentlichen Personennahverkehrs verbleiben. Damit wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass es sich bei der Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung gemäß § 5 ÖPNVG um eine freiwillige Aufgabe handelt.

Auch zu *Teil 2 Besonderer Teil (§§ 5 bis 21)* gab es im Rahmen der Anhörung eine ganze Reihe sehr unterschiedlicher Stellungnahmen.

Die Regelung zur *Koordination der Radverkehrsnetze (§ 5)* wurde einerseits von mehreren Seiten begrüßt (ADFC, K-SVR, BUND, VCD, AGFK, NVBW [NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH], JRKN, AK BW, Kirchen) – gerade auch im Hinblick auf eine Notwendigkeit der Koordination im Radverkehrsnetz aufgrund der verschiedenen Baulastträger. Vielfach stieß diese Regelung aber auch auf Ablehnung, da sie entbehrlich sei (LKT und GT, RPS, BWIHK, Städtetag, NKR, UBW [Unternehmer Baden-Württemberg e. V.], HW BW, BDS, VRS), Bürokratie auslöse (NKR, BDS, VRS) und die Mittel lieber für Planung und Bau von Radwegen eingesetzt werden könnten, zumal die Koordination vielerorts bereits erbracht werde (BWIHK, Städtetag, HW BW). Radkoordinatorinnen und Radkoordinatoren sollten daher nur dort bestellt werden, wo sie seitens der Kreise auch erwünscht seien (WBO [WBO Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e. V.], BWIHK).

Dem ist entgegenzuhalten, dass die mit Förderung des Landes auf Kreisebene eingestellten Radkoordinatorinnen und Radkoordinatoren gezeigt haben, wie effektiv die Implementierung einer Koordinationsstelle für den Radwegbau sein kann. In Kreisen ohne Koordination der Radverkehrsnetze kommt der Radwegbau teilweise langsamer voran, mit der Folge, dass neben dem Ausbau die angestrebten Qualitätsstufen nicht erreicht werden. Zielsetzung und Erfordernis der Regelung ist es daher gerade, auch in diesen Kreisen durch die positiven Effekte einer Koordination den Radwegbau zu beschleunigen. Denn letztlich brauchen baulastträgerübergreifende Netze eine Koordination. In den Landkreisen leisten sie Unterstützung und eine Bündelung für kreisangehörige Gemeinden. Zudem sind sie Schnittstellen zwischen Regierungspräsidien und den kreisangehörigen Gemeinden. In den Stadtkreisen organisieren sie die Zusammenarbeit mit benachbarten Kommunen, um eine optimale Anbindung an das angrenzende Radverkehrsnetz zu gewährleisten. Die Aufgaben und die Bestellung der Radkoordinatorinnen und Radkoordinatoren sind nunmehr als Soll-Vorschrift ausgestaltet. Die Stadt- und Landkreise können auf die Bestellung einer Kreiskoordinatorin oder eines Kreiskoordinators durch Erklärung gegenüber dem für Verkehr zuständigen Ministerium verzichten.

Teilweise wurde auch angeregt, die Koordinatorinnen und Koordinatoren auch für operative Aufgaben, wie Planungen oder Grunderwerb, einzusetzen (MA [Stadt Mannheim], ADAC, Städtetag). Über Ansiedlung der Stelle in der eigenen Verwaltung entscheidet der jeweilige Kreis allerdings selbst. Dies ermöglicht eine Anpassung an unterschiedliche und auch wechselnde Bedürfnisse und Gegebenheiten vor Ort. Eine Mitübernahme von operativen Aufgaben im Bereich Radverkehr (zum Beispiel Radverkehrsplanung) ist somit ohnehin möglich, solange auch die Koordinationsaufgaben erfüllt werden.

Außerdem wird ein erhöhter Abstimmungsaufwand mit den Koordinatorinnen und Koordinatoren nach dem KlimaG BW befürchtet (LKT und GT, NKR, BDS). Die Aufgaben der Koordination der Radverkehrsnetze sind in § 5 jedoch klar geregelt und lassen sich daher von den Aufgaben anderer Koordinatorinnen und Koordinatoren klar abgrenzen. Überschneidungen oder ein besonderer Abstimmungsaufwand sind daher nicht zu befürchten.

Schließlich konnte auf Anregung von LKT und GT auch die Nachweispflicht nach § 5 Absatz 6 entfallen und dadurch der Verwaltungsaufwand vermindert werden.

Auch die Regelungen zur *Beschaffung sauberer Fahrzeuge (§§ 6 bis 10)* wurden von einigen Stellen begrüßt (BUND, VCD, K-SVR). Teils wurde außerdem die Forderung nach weitergehenden Mindestzielen, wie der Ausweitung der Quoten auf die Unterschwellenvergabe (K-SVR), laut. Von einer Ausweitung der Quote wird jedoch abgesehen, um die Auftraggeber nicht zusätzlich zu belasten. Außerdem wird in der Regelung vereinzelt auch die Chance eines möglichst bürokratiearmen Meldeverfahrens gesehen, insbesondere auch im Vergleich zu der bundesweiten Branchenvereinbarung, was aber evaluiert werden müsse (BWIHK).

Von mehreren Seiten werden die Regelungen zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge jedoch abgelehnt und es wird der Beitritt des Landes zur Branchenvereinbarung im Busbereich für die gemeinsame Erfüllung der Quoten bundesweit gefordert (MA, ADAC, VRN [Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH], VDV [Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) – Landesgruppe Baden-Württemberg], Städtetag, LKT und GT, WBO, NKR, UBW, VRS), zumal die Erfüllung der Quoten durch einzelne Auftraggeber in Baden-Württemberg eine Verschärfung darstelle (LKT und GT, WBO) und die Regelung zusätzlich Bürokratie auslöse (NKR, UBW, VRS). Hier ist zunächst auszuführen, dass diese Branchenvereinbarung nur für den Busbereich gilt und daher schätzungsweise nur etwa 20 bis 30 Prozent der betroffenen Fahrzeuge erfasst. Um die Einhaltung der Quote bei den restlichen Fahrzeugen sicherzustellen, bedarf es der Regelungen der §§ 6 bis 10. Dies ergibt sich nicht zuletzt aus der gesetzlichen Verpflichtung des Landes die Einhaltung der Mindestziele des SaubFahrzeugBeschG sicherzustellen. Für den Busbereich ist im Gesetz aufgrund des Anhörungsergebnisses nun aber eine Regelung zum Beitritt zur Branchenvereinbarung hinterlegt worden.

Durch die Verrechnungsmöglichkeit in § 8 können sich Auftraggeber außerdem zur gemeinsamen Erfüllung der Quote zusammenschließen. Hinsichtlich der Verrechnungsregelung wird zwar zum Teil die Befürchtung geäußert, es drohe eine Gefährdung der Zielerreichung, weil sich einzelne Auftraggeber der Einhaltung der Quote entziehen könnten (BUND, VCD). Von anderer Seite wird wiederum die Praxistauglichkeit angezweifelt, weil unklar sei, wie eine Übererfüllung an untererfüllende Auftraggeber verkauft werden könne (VDV, WBO). Letztlich kann durch die Vorlage an die Prüfbehörde jedoch sichergestellt werden, dass die Quoten insgesamt eingehalten werden. Ein Zusammenschluss von Auftraggebern zur Verrechnung ist eine sehr flexible Option, deren Ausgestaltung und Konditionen den Auftraggebern überlassen werden soll.

Schließlich wird vereinzelt noch vorgeschlagen, die Vergabebekanntmachung eigenständig durch die Prüfbehörde ermitteln zu lassen, ohne eine entsprechende Berichtspflicht des Auftraggebers nach § 7 Absatz 2 zu regeln (LKT und GT). Die Ermittlung der entsprechenden Daten aus der TED-Datenbank ist jedoch sehr aufwändig und gerade bei Ausnahmeregelungen auch fehleranfällig. Daher ist die Übermittlung durch die Auftraggeber der einfachere Weg, zumal die Vergabebekanntmachung den Auftraggebern ohnehin vorliegt.

Die Regelungen in Abschnitt 3 zu *Mobilitätsdaten, Datenübermittlung und digitaler Parkraumkontrolle (§§ 11 bis 13)* wurden insgesamt sehr positiv bewertet. § 11 wurde von einigen Stellen explizit begrüßt (BUND, VCD, PRO BAHN), da Daten eine gute Grundlage für digitale Auskunft- und Buchungssysteme sowie für die Verkehrssteuerung böten. Nur vereinzelt ist die Regelung des § 11 auf Ablehnung gestoßen, da sie wegen eines Regelungsvorhabens auf Bundesebene entbehrlich sei (WBO). Es zeichnet sich aber nicht ab, dass auf Bundesebene entsprechend weitreichende Regelungen getroffen werden. Insbesondere geht es in § 11 um den Betrieb eines Landessystems, welches auch bei der Lieferung von Landesdaten an den Bund genutzt werden kann. Hierzu wird der Bund jedenfalls nach dem aktuellen Regelungsentwurf keine verpflichtenden Vorgaben machen, die gegenüber § 11 vorrangig wären.

Des Weiteren wurde angemerkt, dass die Datenübermittlung konnexitätsrelevant sei (LKT und GT, Städtetag). Der Aufwand der Kommunen wurde jedoch auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen ermittelt und befindet sich insgesamt unterhalb der Bagatellgrenze, dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die vollständige Anbindung vieler Kommunen über einen längeren Zeitraum in mehreren Anbindungsschritten erfolgt.

Ein weiterer mehrfach vorgetragener Aspekt war, dass die Datenbereitstellung und die Veröffentlichung im Sinne des Open Data-Ansatzes Rückschlüsse auf Strategien und Geschäftsgeheimnisse von Unternehmen ermögliche (BWIHK, LKT und GT, bcs), wie beispielsweise bei der Veröffentlichung von Echtzeitstandortdaten von Carsharing-Fahrzeugen der Carsharing-Unternehmen. Diesem Aspekt ist zum einen durch die einschränkende Regelung zur Angemessenheit in § 11 Absatz 5 Satz 5 Rechnung getragen. Außerdem wird in der Verordnungsermächtigung des § 11 Absatz 6 auch noch die Möglichkeit aufgenommen, Ausnahmen für die Übermittlung bestimmter Daten oder Einschränkungen bezüglich ihrer Weiterverwendung zu regeln. Damit können Sonderfälle sensibler oder

wettbewerbsrelevanter Daten berücksichtigt werden. Auch ein teilweise geforderter Abgleich der betroffenen Daten mit Regelungen zur Lieferung von Daten nach EU- oder Bundesrecht mit entsprechenden Dateiformaten und anderen spezifischen Vorgaben zur Vermeidung von Doppelstrukturen (VKU [Verband kommunaler Unternehmen e. V. Landesgruppe Baden-Württemberg]) wird vorgenommen und bei den Regelungen der Rechtsverordnung nach § 11 Absatz 6 entsprechend berücksichtigt.

Bezüglich § 12 wird teilweise der Nutzen der Erhebung privater Ladeinfrastruktur hinterfragt, zumal diese nicht öffentlich nutzbar sei (WBO, NKR). Für eine umfassende Planung der erforderlichen öffentlichen Ladekapazitäten wird aber auch ein Überblick über vorhandene private Ladekapazitäten benötigt, sodass auch hierfür eine Datengrundlage zu schaffen ist.

Überwiegend Zustimmung erhielt die Regelung zur digitalen Parkraumkontrolle in § 13 (MA, ADFC, K-SVR, KA [Stadt Karlsruhe], BUND, NKR, VCD, NVBW), zumal deren Beitrag insbesondere zu mehr Verkehrssicherheit erkannt wird. Ansonsten konnten aus den Stellungnahmen einige Verbesserungsvorschläge zur Regelung im Detail umgesetzt werden, wie beispielsweise die Einbeziehung der Kontrolle des Gehwegparkens (RPF, VCD) sowie Klarstellungen in der Gesetzesbegründung. Zudem erfolgten Hinweise, die bei einer besseren Umsetzung der Regelung helfen, wie etwa Lösungsvorschläge zur Erkennung von Behindertenparkrechten (VdK [Sozialverband VdK Baden-Württemberg e. V.]), welche bei der Beratung der Kommunen an diese weitergegeben werden.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde zu den Regelungen des Mobilitätspasses (§§ 14 bis 21) am ausführlichsten Stellung genommen. Die Regelungen trafen einerseits auf eine breite Zustimmung (MA, ADFC, K-SVR, FR [Stadt Freiburg], KA, VDV, Städtetag, BUND, WBO, VCD, VdK, PRO BAHN, VRRN, NVBW, Kirchen). Gleichzeitig wurde in 18 Stellungnahmen gefordert, insbesondere die in konzeptionellen Überlegungen noch enthaltene Variante eines Beitrags für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber (MA, DGB [Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Baden-Württemberg], VRN, MoWA, FR, KA, VDV, Städtetag, BUND, WBO, FGB BW, LNV, VCD, PRO BAHN, LEB BW, Kirchen, RPK [Regierungspräsidium Karlsruhe]) sowie teils auch die ebenfalls in früheren Überlegungen noch enthaltene Straßenbenutzungsgebühr (MoWA, FR, KA, VDV, Städtetag, BUND, WBO, FGB BW, LNV, VCD, PRO BAHN, Kirchen) wieder aufzunehmen. Dies wurde unter anderem damit begründet, dass der Beitrag für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber mit weniger Bürokratie umzusetzen und für Städte und Ballungsräume hinsichtlich des Einnahmepotenzials besonders erfolgversprechend sei. Insbesondere erfassten beide weggefallenen Varianten auch den Pendlerverkehr und seien damit insgesamt gerechter. Die praktische Umsetzung der Varianten eines Beitrags für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter sowie für Einwohnerinnen und Einwohner in den Kommunen sei viel schwieriger (MA, FR, KA, VDV, BUND, NKR, PRO BAHN).

Andererseits wurde in einigen Stellungnahmen der Mobilitätspass – zumindest in Teilen – kritisiert (DGB, ADAC, BWIHK, LKT und GT, VVB [Verband des Verkehrsgewerbes Baden e. V.], Kfz BW), da er als zu bürokratisch und als eine zusätzliche Belastung für Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft empfunden wird. Ein attraktiver ÖPNV schafft jedoch einen Mehrwert für die Verkehrssituation, indem er individuelle Verkehre bündelt und zu weniger Staus führt. Modellberechnungen mit 21 Modellkommunen haben gezeigt, dass schon bei geringen Beiträgen in der Summe mit erheblichen Netto-Einnahmen zu rechnen ist. Vor dem Hintergrund der gegenläufigen Stellungnahmen wurden die in den konzeptionellen Überlegungen noch enthaltenen Varianten nicht aufgenommen.

Ein Kritikpunkt war außerdem, dass das Instrument des Mobilitätspasses für viele Kommunen insbesondere im ländlichen Raum nicht geeignet sei, da dort kein „ausreichendes Angebot“ im Sinne des § 21 vorhanden sei (ADAC, LKT und GT, WBO, UBW, BDS, RVHF, NKR). An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass auch eine sukzessive Einführung des Mobilitätspasses auf Teilgebieten möglich und wünschenswert ist. Dies ermöglicht, dass das in einem Teilgebiet erzielte Abgabenaufkommen auch zum Ausbau des ÖPNV in anderen Teilgebieten eines Abgabeberechtigten verwendet werden kann.

Außerdem werden die Anforderungen an das „ausreichende Angebot“ teils als zu hoch oder zu rigide angesehen (beispielsweise VRN, BUND, MA, NKR), teils wiederum als zu unklar oder zu unkonkret (beispielsweise BWIHK, LKT und GT, RPK). Es soll jedoch an den definierten Standards festgehalten werden, denn sie ermöglichen einen landesweit gültigen und sachlich vergleichbaren Rahmen für ein ÖPNV-Grundangebot, nach dessen Erreichung der Mobilitätspass eingeführt werden kann. Zum besseren Verständnis der Regelung wurden jedoch Ergänzungen vorgenommen und auf die Anregung reagiert, die Bedienzeiten zwischen Montag bis Freitag und dem Wochenende beziehungsweise Feiertag zu differenzieren.

Anderen Stellen war in diesem Zusammenhang wiederum der Hinweis wichtig, der Mobilitätspass sei nur ein ergänzendes Finanzierungsinstrument des ÖPNV (beispielsweise VDV, Städtetag) und dürfe nicht zur Finanzierung des Grundangebots beziehungsweise einer Mobilitätsgarantie herangezogen werden, welches wiederum vom Land zu finanzieren sei (ADAC, VRN, FGB BW). Einnahmen sollten daher nicht für ein Basisangebot in Teilbereichen ohne Abgabepflicht (LKT und GT) herangezogen werden können. Das Gesetz regelt hierzu, dass in (Teil-)Gebieten eines Abgabeberechtigten Beiträge im Kontext des Mobilitätspasses nur dann erhoben werden dürfen, wenn im jeweiligen (Teil-)Gebiet bereits ein ausreichendes nutzbares Angebot des ÖPNV besteht. Allerdings ist es aus (abgaben-)rechtlicher Sicht hierbei nicht erforderlich, dass das Abgabenaufkommen ausschließlich für das jeweilige Teilgebiet aufgewendet wird, in welchem die Abgabe erhoben wird, solange die abgabenrechtlichen Anforderungen an die Bemessung der Höhe der Abgabe (insbesondere die Verhältnismäßigkeit) sowie auch die Zweckbindung gewahrt werden. Eine entsprechende Beschränkung würde Abgrenzungsprobleme aufwerfen und wäre fachlich nicht sachgerecht.

Außerdem sind die folgenden wesentlichen Anmerkungen noch geäußert worden:

Die Clearingstelle nach § 14 Absatz 6 wird teils abgelehnt (MA, Städtetag, NKR) und klarere Regelungen werden gefordert. Von anderen Stimmen wird sie aber auch für notwendig gehalten (VCD, BFBMB, LAG Selbsthilfe). Im Interesse einer möglichst umfassenden Anwendbarkeit des Gesetzes sollen mögliche Fälle von Doppelbelastungen nicht im Gesetzestext geregelt werden, da eine abschließende Fall-Liste nicht gewährleistet werden kann. Vielmehr soll an der Möglichkeit festgehalten werden, dass das Ministerium für Verkehr bei Divergenzen und Unklarheiten eine koordinierende Stelle einrichten kann.

Viele Stellen sprechen sich zudem für die Nutzung der Einnahmen auch für eine „Aufrechterhaltung“ des bestehenden Angebots im öffentlichen Personennahverkehr und eine entsprechende Ergänzung in § 15 Absatz 1 aus (MA, VRN, VDV, VCD). Der Koalitionsvertrag sieht vor, dass der Mobilitätspass nur zur Finanzierung von Angebotsausbau und günstigen Tarifen eingeführt werden soll. Dieser Zielsetzung tragen die Regelungen Rechnung.

Mehrfach wurde auch der Wunsch geäußert, eine kommunale Zusammenarbeit, zum Beispiel über die Verkehrsverbände (MA, Städtetag) oder durch Bildung größerer Raumschaften (ADAC) zur gemeinsamen Einführung des Mobilitätspasses zu ermöglichen. Eine Änderung im Gesetz ist dazu aber nicht erforderlich, weil die kommunale Zusammenarbeit mit den bestehenden Regelungen als Zweckverband möglich ist. Dies wurde in der Begründung erläuternd ergänzt.

Hinsichtlich des § 16 Absatz 2 benötigt es außerdem klarer, einheitlicher Vorschriften bei der Entlastung bestimmter Gruppen (VdK, Liga BW, BFBMB, LAG Selbsthilfe), wie etwa von Sozialhilfeempfängern nach SGB II und nach SGB XII. Eine Abgabenerhebung von Sozialhilfeempfängern müsse zwingend ausgeschlossen oder voll von den Ämtern angerechnet werden. Außerdem seien auch Ausnahmeregelung direkt im Gesetz für Menschen mit Behinderung vorzusehen (BFBMB, LAG Selbsthilfe, LVKM). Es bedürfe einer Klarstellung, ob auch Menschen mit Behinderung, die eine Freifahrt im ÖPNV haben, betroffen seien (LBSV [Landesblinden- und Sehbehindertenverband Baden-Württemberg e. V.]). Die unbestimmten Rechtsbegriffe in § 16 Absatz 2 und die Ermöglichung von Sonderregelungen durch den abgabeberechtigten Satzungsgeber in § 16 Absatz 3 sind hier jedoch ausreichend, und konkrete Ausnahmetatbestände und zu befreiende Personengruppen sollen im Gesetzestext nicht pauschal vorgeschrieben werden. Denn die Kommunen müssen für ihr Hoheitsgebiet selbst entschei-

den, welche Ausnahmen beziehungsweise Befreiungstatbestände tragbar sind. In Ansehung des Gleichbehandlungsgrundsatzes ist jeweils unter Berücksichtigung der Ausgestaltung des jeweiligen Abgabensystems durch den Abgabeberechtigten insgesamt (insbesondere Kreis der Abgabepflichtigen, sonstige Befreiungs- und Ermäßigungstatbestände) eine Gesamtabwägung vorzunehmen. Hierbei muss zudem ein konkreter sachlicher Grund vorliegen, weshalb bestimmte Personengruppen als Abgabenschuldner gänzlich ausgenommen werden (und andere nicht). Eine Klarstellung und Benennung von konkreten Fallbeispielen, welche Ausnahmegruppen grundsätzlich in Betracht kommen können, ist jedoch empfehlenswert. Dies wurde in der Begründung vorgenommen. In Bezug auf den Beitrag für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter werden hierbei etwa Tageszulassungen und Vorführwagen mit aufgenommen, zudem auch solche Fälle, in denen eine Nutzung des ÖPNV den Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughaltern unter keinen beziehungsweise nur unter äußerst schweren Umständen möglich ist, wie zum Beispiel bei der Beförderung von Gütern, Material oder Maschinen. In Bezug auf den Beitrag für Einwohnerinnen und Einwohner nennt die bestehende Begründung bereits Sozialhilfeempfängerinnen und Sozialhilfeempfänger nach SGB II und nach SGB XII, Leistungsempfängerinnen und Leistungsempfänger nach AsylbLG sowie Beziehende von Wohngeld und von Kinderzuschlag als Fallbeispiele für mögliche Ausnahmegruppen. Ergänzt werden an dieser Stelle Personen, die aufgrund ihres Behinderungsgrades im ÖPNV freifahrtberechtigt sind.

Außerdem wurde von mehreren Seiten die Möglichkeit einer erweiterten Nutzung des Guthabens nach § 18 gefordert, insbesondere auch für Einzel- oder Tagestickets (ADAC, BWiHK, LKT und GT, VCD, BDS, VRS). Diese Forderungen widersprechen jedoch den Festlegungen des Koalitionsvertrages, wonach das Mobilitätsguthaben lediglich für den Kauf von individuellen ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann.

Einige Institutionen sprechen sich schließlich auch für eine Abgabengrenze aus (BWiHK, LKT und GT, BFBMB), beispielsweise auf den Preis für das Deutschlandticket. In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass die Höhe der Abgabe in Ansehung des Äquivalenzprinzips auf die Höhe des teuersten vor Ort angebotenen Monatsticket für den öffentlichen Personennahverkehr begrenzt ist.

### *B. Einzelbegründung*

Zu § 1 (Zweck und Gegenstand des Gesetzes)

§ 1 definiert in Absatz 1 allgemein den Zweck des Landesmobilitätsgesetzes, das dazu dient, das in Absatz 1 definierte Zielbild nachhaltige Mobilität zu erreichen.

Absatz 2 Satz 1 weist auf die Ziele und Belange des § 2 und des § 3 hin.

Satz 2 stellt zunächst den Zusammenhang zwischen dem in § 1 Absatz 1 dieses Gesetzes geregelten Zielbild nachhaltige Mobilität und den Zielen und Belangen des § 2 und des § 3 her. Außerdem wird klargestellt, dass die in § 2 und § 3 hinterlegten Ziele den Weg hin zum Zielbild nachhaltige Mobilität und damit einem klimafreundlichen Verkehrssektor konkretisieren.

Das LMG setzt damit auch das in § 7 KlimaG BW für die öffentliche Hand geregelte Klima-Berücksichtigungsgebot für den Sektor Verkehr, mit den Zielen nach § 10 Absatz 2 Nummer 3 KlimaG BW, um.

Nach § 7 KlimaG BW hat die öffentliche Hand im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei Planungen und Entscheidungen den Zweck des KlimaG BW und die zu seiner Erfüllung beschlossenen Ziele bestmöglich zu berücksichtigen. Die Ziele für den Sektor Verkehr sind in § 10 Absatz 2 Nummer 3 KlimaG BW in Verbindung mit Anlage 1 hinterlegt. § 7 KlimaG BW steht im Einklang mit § 13 Absatz 1 Satz 1 Bundes-KSG und dem darin geregelten Berücksichtigungsgebot. Bereits mit § 13 Bundes-KSG hat der Bundesgesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass der öffentlichen Hand eine allgemeine Vorbildfunktion zukommt. Deshalb soll das Berücksichtigungsgebot nach dem Willen des Bundesgesetzgebers bei allen Planungen und Entscheidungen zum Tragen kommen, soweit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben Entscheidungsspielräume bestehen, insbesondere, soweit die zugrunde liegenden Vorschriften bestimmte Entscheidungen vom Vorliegen „öffentlicher

Interessen“ oder „vom Wohl der Allgemeinheit“ abhängig machen, wenn sie den zuständigen Stellen Planungsaufgaben geben oder Abwägungs-, Beurteilungs- und Ermessensspielräume zuweisen.<sup>1</sup>

Letztlich sind sämtliche Berücksichtigungsgebote auf Artikel 20a GG zurückzuführen, wonach der Staat – auch in Verantwortung für künftige Generationen – zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen verpflichtet ist; eine Konkretisierung ist mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz erfolgt.<sup>2</sup>

Gemäß § 13 Absatz 1 Satz 2 Bundes-KSG bleibt die Kompetenz des Landes Baden-Württemberg, das Berücksichtigungsgebot im jeweiligen Verantwortungsbereich selbst auszugestalten, unberührt. Davon hat der Landesgesetzgeber mit § 7 KlimaG BW Gebrauch gemacht. § 2 und § 3 konkretisieren § 7 KlimaG BW für den Sektor Verkehr.

Das LMG enthält als Rahmengesetz unter anderem Regelungen im Bereich der Planung seitens des Landes, der Regionalverbände und der Kommunen: die Ziele gemäß der §§ 2 und 3 stellen hierbei öffentliche Belange dar, die bei Planungen und Entscheidungen mit Verkehrsbezug durch die öffentliche Hand beziehungsweise durch den jeweils konkret adressierten Hoheitsträger in seiner jeweiligen Funktion zu berücksichtigen sind. Im Hinblick auf Straßenplanung und -gestaltung trifft das LMG dabei zum Beispiel Regelungen im Bereich des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG). Mit dem Zusammenwirken von KlimaG BW und LMG soll das Sektorziel für den Verkehrssektor (§§ 7 und 10 Absatz 2 Nummer 3 KlimaG BW) erreicht werden.

Nach Satz 3 soll die öffentliche Hand ferner zur effektiven Erreichung der Ziele einer nachhaltigen Mobilität kooperieren. Dies kann insbesondere durch Synergien der Verkehrsmittel erreicht werden, die die Intermodalität verbessern. Es kann sich hier zum Beispiel um Bike & Ride-Angebote oder auch Park & Ride-Angebote handeln.

Kooperationen können sich beispielsweise zum einen bei der Anpassung der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs sowohl im Hinblick auf Taktung als auch in der Beförderungsmenge und zum anderen bei der Anpassung der Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge oder Fahrräder ergeben.

Durch § 29 KlimaG BW wurden zur besseren Koordination des Ausbaus der nachhaltigen Mobilität innerhalb der Landkreise Stellen für Koordinatorinnen und Koordinatoren für Mobilität und Klimaschutz geschaffen. Die kreisangehörigen Gemeinden können auf diese zugreifen.

Absatz 3 hebt hervor, dass die nachhaltige Mobilität in oder am Rande von verdichteten, ländlichen und im grenzüberschreitenden Räumen unterschiedlichen Anforderungen unterliegt. Hierdurch wird hervorgehoben, dass die gesetzten Ziele nicht durch ein allgemeines Schema umgesetzt werden dürfen und im Übrigen auch nicht können. Bei der Umsetzung des Gesetzes müssen die jeweiligen räumlichen Besonderheiten Berücksichtigung finden. Damit ist gemeint, dass eine Maßnahme, die eine effektive und zukunftsfähige Ausgestaltung der nachhaltigen Mobilität in einem Raumtyp fördert, gegebenenfalls in einem anderen Raumtyp anders ausgestaltet werden muss, um dort denselben Effekt zu erzielen.

Der Absatz 4 stellt das Verhältnis des Landesmobilitätsgesetzes zum KlimaG BW klar. Das KlimaG BW ist dabei für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität im Hinblick auf die Treibhausgasreduzierung bindend. Gemäß § 10 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2 KlimaG BW sind die jeweiligen federführenden Ministerien für die Erreichung der Sektorziele verantwortlich. Soweit im Landesmobilitätsgesetz für den Sektor Verkehr das Berücksichtigungsgebot des § 7 KlimaG BW konkretisiert wird, kommt den im Landesmobilitätsgesetz geregelten Zielen kein Vorrang gegenüber den Zielen zu, die in einer Verwaltungsvorschrift nach § 7 Satz 2 KlimaG BW geregelt werden. Die Ziele sind vielmehr gleichrangig zu berücksichtigen.

Absatz 5 stellt klar, dass die Regelungen dieses Gesetzes keine einklagbaren Rechte oder Pflichten begründen. Die Regelungen des Umweltrechtbehelfsgesetzes bleiben davon unberührt, ebenso europarechtliche Vorgaben.

<sup>1</sup> Vergleiche BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022, Az.: 9 A 7.21, Seite 22, Rn. 62.

<sup>2</sup> Vergleiche BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022, Az.: 9 A 7.21, Seite 21, Rn. 61.

Absatz 6 stellt deklaratorisch klar, dass das Gesetz keine Anwendung findet, soweit Bundesrecht abschließende Regelungen oder entgegenstehende Vorgaben enthält.

Eine Grenze für die Berücksichtigung des LMG im Verwaltungshandeln bilden lediglich Vorgaben des Bundesrechts, soweit diese entgegenstehen oder abschließende Regelungen treffen. Deswegen ist die gemeindliche Bauleitplanung nach BauGB nicht vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes erfasst, weil der Bund insofern abschließende Regelungen trifft. Dies bedeutet insbesondere, dass die in § 2 und § 3 hinterlegten Ziele nicht in der kommunalen Bauleitplanung berücksichtigt werden müssen. Die kommunalen Planungsträger können diese jedoch in die Erwägung miteinbeziehen.

Ziel des Landesmobilitätsgesetzes ist es, außerhalb der durch das Bundesfernstraßenrecht abschließend geregelten Fragen, den Planungsbehörden die Spielräume und -ziele der nachhaltigen Mobilität aufzuzeigen, sodass in den daraus resultierenden Planungs-, Ermessens- Abwägungsentscheidungen die nachhaltige Mobilität angemessen berücksichtigt wird. So soll gewährleistet werden, dass zum Beispiel im Bereich von Engstellen (zum Beispiel im Zuge von Ortsdurchfahrten oder natürlicher Hindernisse) der Bau beziehungsweise Ausbau von Geh- oder Radwegen in die Abwägung einbezogen wird. In diesen Fällen gebietet das Ziel der nachhaltigen Mobilität, dass die Planungsträger Alternativen für Geh- und Radwege suchen und in der planerischen Abwägung mit betrachten. Dies kann zum Beispiel durch alternative Trassenführungen für Geh- und Radwege erfolgen.

#### Zu § 2 (Allgemeine Ziele)

Die Regelung bildet die allgemeinen Ziele und Belange auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität ab. Neben anderen Belangen, sollen diese bei Planungen und Entscheidungen mit Verkehrsbezug berücksichtigt werden.

Nummer 1 enthält als Soll-Vorgaben Bestimmungen zur Ausstattung der Straßeninfrastruktur, um eine wesentliche Grundvoraussetzung eines funktionierenden ÖPNV zu gewährleisten. Es soll für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) als auch für den weiteren Verkehr (Individualverkehr und weitere Verkehrsmittel des Umweltverbundes) eine bedarfsgerechte, leistungsfähige und intelligente Straßeninfrastruktur bereitstehen. Bedarfsgerecht bedeutet auch die Schaffung von guten und attraktiven Rahmenbedingungen für den ÖSPV, welche auch durch Verkehrssteuerungsmaßnahmen erreicht werden kann, wie beispielsweise die Schaltung von Lichtsignalanlagen. Intelligente Straßeninfrastruktur umfasst alle technischen Einrichtungen und Maßnahmen, die insbesondere dazu geeignet sind, Verkehre zu beeinflussen, Mobilitätsdaten digital zu erfassen und diese bereitzustellen sowie kooperative Systeme zu unterstützen. Bei der Planung öffentlicher Verkehrsräume ist dabei außerdem zu berücksichtigen, dass die Fußwege zu den Abfahrtstellen des ÖPNV möglichst kurz und sicher sein sollen.

Nummer 2 nennt die gleichberechtigte Teilnahme am Straßenverkehr durch barrierefreie Angebote für alle Menschen als Zielzustand und verdeutlicht, dass vorhandene Barrieren im Verkehr abgebaut und die Barrierefreiheit im Übrigen von Anfang an mitgedacht werden soll. Menschen haben das Recht auf Teilhabe am öffentlichen Leben und an der Gesellschaft. Mobilität ist Grundlage hierfür, da sie Basis sämtlicher Aktivitäten ist. Anspruch muss deshalb sein, dass auch alle Menschen die Angebote in Baden-Württemberg bestmöglich und vor allem überhaupt nutzen können. Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kinderwagen, Menschen mit Gehhilfen oder kurzfristig mobilitätseingeschränkte Menschen und gerade auch Kinder und Jugendliche sollen so von der nachhaltigen Mobilität profitieren.

Nummer 3 spricht die Digitalisierung als zentralen Treiber nachhaltiger Mobilität in der Form an, dass sie neue Möglichkeiten zu einem effizienteren und verlässlicheren Wechsel zwischen den Verkehrsarten schafft, die genutzt werden sollen. Dadurch kann die Leichtigkeit des Verkehrs und damit auch die Leichtigkeit des Fuß-, Rad- und Busverkehrs auf den Straßen soweit verbessert werden, dass insbesondere in Kombination verschiedener Verkehrsmittel intermodal bessere Reisezeiten erreicht werden.

Nummer 4 nimmt unter anderem Bezug auf den Koalitionsvertrag für Baden-Württemberg 2021, wonach für Gewerbe- und Industriegebiete Schienenanschlüsse (wieder-)hergestellt werden sollen (Seite 129). Die öffentliche Hand soll prüfen, wo Gleisanschlüsse, Industriestammgleise oder Terminals des Kombinierten Verkehrs möglich sind beziehungsweise reaktiviert werden können.

Halbsatz 2 enthält das Ziel einer multi- und intermodalen Güterbeförderung und damit einer nachhaltigen City-Logistik. Verdichtete Räume bewegen sich in einem Spannungsfeld zwischen Versorgungssicherheit, Flächennutzungskonkurrenzen, Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung, Lärmschutz, Lebensqualität usw. Intelligente Logistik-Lösungen sollen zur Klimaneutralität des Güterverkehrs und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes beitragen.

Zu § 3 (Besondere Ziele)

§ 3 normiert besondere Ziele. Dabei wird in den einzelnen Absätzen nach unterschiedlichen Tätigkeiten differenziert und es werden überwiegend einzelne Hoheitsträger in ihrer jeweiligen Funktion adressiert.

§ 3 Absatz 1 verdeutlicht, dass das Ziel der Vision Zero, also die Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Todesfolge oder schweren Personenschäden ein vorrangiges Ziel ist. Dies gilt für alle Verkehrsmittel, auch den Umweltverbund.

Um die Zahl schwerer Verkehrsunfälle zeitnah zu reduzieren, sieht Satz 3 als konkrete Maßnahme vor, dass die Straßenverkehrsbehörde nach jedem Unfall mit Verkehrstoten an einem Knotenpunkt oder an einer Unfallhäufungsstelle unverzüglich prüfen soll, ob kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen ergriffen werden können, um weitere Unfälle mit Personenschaden zu vermeiden.

Verkehrlicher Knotenpunkt bezeichnet dabei eine bauliche Anlage, die der Verknüpfung von Straßen und Wegen dient und damit insbesondere Kreuzungen und Einmündungen. Unter Unfallhäufungsstelle ist eine nach der polizeilichen Unfallstatistik bekannte Unfallhäufungsstelle zu verstehen. Geeignete Maßnahmen können insbesondere die Einhaltung der technischen Regelwerke wie zum Beispiel die wirksame Kontrolle der Freihaltung von Sichtdreiecken, aber auch, zum besonderen Schutz von Schulkindern, die Unterstützung von Schulen und Gemeinden bei der Aufstellung und Umsetzung von Schulwegplänen durch die Straßenverkehrsbehörden sein. Die Aufgaben der Unfallkommission bleiben davon unberührt.

Absatz 2 enthält Zielsetzungen, die die Träger der Straßenbaulast aus Gründen der Verkehrssicherheit bei Planungen von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur berücksichtigen sollen. So soll nach Nummer 1 bei Planungen zunächst berücksichtigt werden, dass die Fuß- und Radinfrastruktur durch geeignete Rahmenbedingungen nutzerfreundlich ausgestaltet werden soll. Ferner soll bei Planungen berücksichtigt werden, dass die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur für die bedarfsgerechte und schon heute wie auch künftig zunehmend gesteigerte Nachfrage sowie die Nutzung durch die üblichen Fahrzeuge und Hilfsmittel des Rad- und Fußverkehrs dimensioniert werden soll. Unter den üblichen Fahrzeugen und Hilfsmitteln sind insbesondere Lastenräder, Anhänger und Pedelecs sowie Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen zu verstehen. Für diese sind die notwendigen Räume, insbesondere für einen sicheren Begegnungsverkehr zu berücksichtigen. Gehwege sollen sichere Räume, insbesondere für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende darstellen. Deshalb sollten diese ausreichend breit und barrierefrei angelegt werden.

Daran anknüpfend soll nach Nummern 2 und 3 bei Planungen berücksichtigt werden, dass die gemeinsame Führung von Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr bei hohen Verkehrsmengen und unverminderter Geschwindigkeit ebenso vermieden werden soll, wie das gemeinsame Führen von Rad- und Fußverkehr innerorts. Wann von hohen Verkehrsmengen und unverminderten Geschwindigkeiten auszugehen ist, richtet sich nach den einschlägigen Regelwerken. Die Trennung von Fuß- und Radwegen untereinander führt dazu, dass Gefahren beziehungsweise Unfallstellen gerade im Begegnungsverkehr zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln und dem Fußverkehr reduziert werden.

Radverkehr bezeichnet dabei die Fortbewegung mit muskelkraftbetriebenen Fahrrädern und Elektrorädern auf öffentlichen Straßen. Der Begriff Fahrrad steht dabei sowohl für muskelbetriebene Fahrräder als auch für Pedelecs und umfasst auch die Verkehrsmittel im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. E-Bikes und S-Pedelecs zählen aufgrund ihrer grundsätzlich positiven Auswirkung hin zu einer nachhaltigen Mobilität für die Zwecke dieses Gesetzes zum Radverkehr und nicht entsprechend ihrer straßenverkehrsrechtlichen Einstufung zum Kraftfahrzeugverkehr. Damit erfolgt keine generelle Gleichstellung von S-Pedelecs und E-Bikes mit klassischen Fahrrädern und Pedelecs. Die Definition bezieht sich auf die Zwecke des LMG und damit insbesondere auf § 3. Die Definition „Radverkehr“ ändert damit nichts an den straßenverkehrsrechtlichen Regelungen zu E-Bikes und S-Pedelecs. Kraftfahrzeugverkehr im Sinne des Gesetzes umfasst den Straßengüter-, Personenkraftwagen- und Krafträderverkehr, mit Ausnahme von E-Bikes und S-Pedelecs. Nicht umfasst ist der öffentliche Verkehr, mit Ausnahme der Regelungen des Abschnitts 4 (Mobilitätspass). Fußverkehr bezeichnet das Zufußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel gemäß § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Absatz 3 Satz 1 enthält das Ziel, dass mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten entstehen sollen. Die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden kann durch mehr nachhaltige Mobilität, insbesondere einer attraktiven Nahmobilität und einer Stärkung des Umweltverbundes erhöht werden. Nach Satz 2 soll bei Bau, Umbau und Umplanung von Straßen sowie bei der Entscheidung über das Vorhalten von Parkplätzen im öffentlichen Verkehrsraum im Rahmen der Verkehrsplanung auf eine Entlastung von parkenden Fahrzeugen hingewirkt werden. Dies kann dabei etwa durch Verlagerung der Fahrzeuge in vorhandene aber bisher temporär ungenutzte private Stellplätze erfolgen. Daneben kann eine Entlastung des öffentlichen Raumes beispielsweise auch durch E-Parkhäuser beziehungsweise -garagen mit Ladeinfrastruktur („E-Quartierhubs“), die dazu dienen, die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren und gleichzeitig die E-Mobilität in Ballungsräumen attraktiver zu machen, erfolgen. Unabhängig von der Zwecksetzung sind im öffentlichen Raum Stellplätze für Carsharing weiterhin bedarfsgerecht vorzuhalten.

Absatz 4 stellt in Satz 1 klar, dass klimaneutrale Antriebe im Straßenverkehr eine entscheidende Bedeutung für die Erreichung einer nachhaltigen Mobilität haben. Nach Satz 2 soll die öffentliche Hand bei der Planung und dem Betrieb von Parkplätzen und Stellplätzen den heutigen und künftigen Bedarf an Ladeinfrastruktur angemessen berücksichtigen. Dies bezieht sich sowohl auf neue als auch auf bestehende Park- und Stellplätze. Um die Voraussetzungen hierfür zu schaffen, kann es sinnvoll sein, Netzanschlüsse auf Vorrat zu verlegen, um eine spätere Errichtung von Ladeinfrastruktur schnell zu ermöglichen. Dabei ist davon auszugehen, dass die Mehrkosten der Mitverlegung von Netzanschlüssen im Verhältnis zu später separat anfallenden Tiefbaukosten regelmäßig gering sind und eine solche Mitverlegung wirtschaftlich sinnvoll und daher wünschenswert ist. Satz 2 schafft daher einen gesetzlichen Auftrag, um die Mitverlegung von Netzanschlüssen mitzudenken und eine Grundlage für deren Mitverlegung überall da zu schaffen, wo sie sinnvoll sind.

Absatz 5 regelt eine Prüfpflicht der Aufgabenträger der öffentlichen Personenbeförderung. Bei der Planung neuer und der Nachverdichtung vorhandener Wohngebiete und anderer Gebiete mit erheblichem Ziel- und Quellverkehr soll eine Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr geprüft werden. Idealerweise erfolgt diese zeitnah mit den Planungen der Wohngebiete, sodass eine dem Zielbild in § 1 entsprechende Anbindung an den ÖPNV spätestens nach Abschluss der Erschließung der Wohngebiete vorliegt. In Fällen, in denen eine Kommune nicht nur Aufgabenträger des ÖPNV, sondern auch in ihrer Planungshoheit betroffen ist, muss die Zielsetzung des § 3 Absatz 5 nicht im Rahmen der Planungsentscheidung berücksichtigt werden.

## Zu § 4 (Begriffsbestimmungen)

§ 4 enthält in seinen Absätzen Begriffsdefinitionen.

Absatz 1 definiert zunächst den Begriff der „öffentlichen Hand“ im Sinne von § 2 und § 3 des Gesetzes.

Absatz 2 definiert dabei den Begriff „Verkehrsbezug“ im Sinne des § 2. Eine Beeinflussung des Verkehrs liegt insbesondere bei Maßnahmen vor, die unmittelbare Auswirkungen auf den Verkehr haben, wie zum Beispiel Maßnahmen des Straßenbaus, der Straßen- und Verkehrsplanung und bei Maßnahmen mit unvermeidbarem Verkehrszusammenhang. Erheblich ist der Einfluss bei nicht nur kurzzeitigen Maßnahmen, die nennenswerte Auswirkungen auf die Ausgestaltung einer nachhaltigen Mobilität haben können.

Absatz 3 definiert die Träger der Straßenbaulast im Sinne dieses Gesetzes.

Absatz 4 definiert die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne dieses Gesetzes.

Absatz 5 definiert den Begriff „Mobilitätsdaten“. Geteilte Mobilität im Sinne dieses Absatzes bezeichnet

1. die privat organisierte oder durch Dritte vermittelte Nutzung von Fahrzeugen durch mehrere Personen unterschiedlicher Haushalte, ohne dass durch die Nutzer Eigentumsrechte an dem Fahrzeug erworben werden müssten (z. B. Bike-, Scooter- oder Carsharing),
2. die private oder durch Dritte vermittelte Bildung von Fahrgemeinschaften nicht gewerblicher Art, die für die beförderten Personen unentgeltlich sind oder für die von den beförderten Personen ein Entgelt bis zur Grenze der Betriebskosten der Fahrt im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 1 Ziffer b des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geleistet wird (Ride-Sharing).

Absatz 6 definiert für Teil 2 Abschnitt 2 des Gesetzes, dass die Definition der öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber § 2 Nummern 1 und 2 des SaubFahrzeugBeschG entnommen werden kann.

## Zu § 5 (Koordination der Radverkehrsnetze)

§ 5 weist in Absatz 1 Satz 1 den Stadt- und Landkreisen Aufgaben im Zusammenhang mit der Koordinierung beim Ausbau und der Erhaltung der in kommunaler Straßenbaulast liegenden Abschnitte der Radverkehrsnetze als Soll-Vorgabe zu. Von dem Begriff „Ausbau“ ist der Bau und die bauliche Änderung oder Ergänzung umfasst.

Auf Ebene des Landes (RadNETZ Baden-Württemberg) und auf Ebene der Stadt- und Landkreise sind in der Regel Radverkehrsnetze definiert. Die einzelnen Abschnitte eines Radverkehrsnetzes sind unterschiedlichen Straßenbaulasträgern zugeordnet. Für den Ausbau, die Erhaltung und die Unterhaltung der einzelnen Abschnitte der Radverkehrsnetze sind die jeweiligen Straßenbaulasträger und zuständigen Behörden in eigener Verantwortung zuständig. Das Gesetz regelt dabei aber nicht die Standards der Unterhaltung des RadNETZ. Die Ausgestaltung wird nicht definiert. Das Gesetz umfasst lediglich die Koordination, nicht die Umsetzung. Dies gilt für den Bau ebenso wie die Unterhaltung.

Hierfür soll nach Absatz 1 Satz 2 in jedem Stadt- und Landkreis eine Kreiskoordinatorin oder ein Kreiskoordinator bestellt werden. Sie sollen sich mit den übrigen Baulasträgern mit dem Ziel durchgängiger und sicherer Radverkehrsnetze abstimmen. Die zugewiesene Aufgabe beinhaltet die Funktion im Sinne einer Abstimmung ohne Weisungsbefugnis. Satz 4 regelt zudem, dass die Kreise auf eine Bestellung verzichten können. Ein Verzicht ist dabei nicht endgültig, muss aber durch eindeutige Erklärung erfolgen, damit Erstattungskosten kalkuliert werden können.

In den Regierungspräsidien wurden daneben sowohl für die Koordination des RadNETZ auf staatlicher Ebene als korrespondierende Struktur zu den Kreiskoordinatorinnen beziehungsweise Kreiskoordinatoren als auch für Planung und Bau von Radinfrastruktur Personalstellen geschaffen.

Die Betreuung für den Ausbau und den Erhalt der Abschnitte der Radverkehrsnetze in der Baulast des Bundes und des Landes und die Koordination mit den kommunalen Radverkehrsnetzen wird als staatliche Aufgabe von den Regierungspräsidien wahrgenommen. Die Regierungspräsidien erhalten durch die Neuregelung Ansprechpartner auf Ebene der Stadt- und Landkreise, wobei die Landkreise eine Bündelungsfunktion auch gegenüber den kreisangehörigen Gemeinden wahrnehmen und damit eine effiziente Aufgabenerfüllung gewährleisten.

Soweit in den Landkreisen Kreiskoordinatorinnen oder Kreiskoordinatoren nach Absatz 1 Satz 2 bestellt wurden, obliegen diesen insbesondere die in Absatz 2 dargestellten Aufgaben.

Die Landkreise unterstützen durch die Kreiskoordinatorinnen und -koordinatoren nach Absatz 2 Nummer 1 insbesondere kleinere kreisangehörige Städte und Gemeinden bei Planung, Ausbau und Erhaltung der in ihrer Baulast liegenden Abschnitte der Radverkehrsnetze. Darüber hinaus beraten und unterstützen sie die kreisangehörigen Gemeinden nach Absatz 2 Nummer 2 bei Fragen der Förderung.

Soweit in den Stadtkreisen Kreiskoordinatorinnen oder Kreiskoordinatoren nach Absatz 1 Satz 2 bestellt wurden, obliegen diesen die in Absatz 3 dargestellten Aufgaben. Dies umfasst insbesondere die Abstimmung der in ihrer Straßenbaulast liegenden Abschnitte mit den Abschnitten Dritter sowie bei gebietsüberschreitenden Abschnitten die Abstimmung mit den benachbarten Straßenbaulastträgern.

Soweit der Stadt- oder Landkreis auf die Bestellung einer Kreiskoordinatorin beziehungsweise eines Kreiskoordinators verzichtet, obliegen ihm auch nicht die Pflichten nach Absatz 2 und Absatz 3.

Absatz 4 legt fest, dass das Land in der Zuständigkeit des für Verkehr zuständigen Ministeriums das Radverkehrsinfrastruktursystem betreibt und dieses den Straßenbaulastträgern für die Erfassung, Bearbeitung, Informationsgewinnung, Auswertungen und zur Pflege von Radverkehrsdaten einschließlich ihrer Qualitätssicherung kostenfrei zur Verfügung stellt.

Mit Absatz 5 Satz 1 wird eine Datenübermittlungspflicht der Stadt- und Landkreise sowie der Gemeinden an die für das Radverkehrsinfrastruktursystem des Landes zuständige Organisation begründet. Mit den Daten soll das landesweite Radverkehrsinfrastruktursystem RadVIS betrieben werden, das unter anderem Daten- und Maßnahmenkataster des landesweiten Radverkehrsnetzes enthält. Hierzu ist eine regelmäßige Pflege der Daten erforderlich. Dabei handelt es sich ausschließlich um Infrastrukturdaten und nicht um personenbezogene Daten.

Absatz 5 Satz 3 legt fest, welche Mindestangaben zu den Daten für den Betrieb des landesweiten Radverkehrsinfrastruktursystems benötigt werden, um den baulastträgerübergreifenden Datenbestand zu ergänzen und aktuell halten zu können. Von Nummer 1 sind insbesondere Führungsform, Zuständigkeiten, Straßenzustand, die radwegbegleitende Ausstattung sowie die für die Routenführung im Rahmen digitaler Auskunftssysteme notwendigen Informationen erfasst. Die Aufzählung ist nicht abschließend.

Die Pflichten nach Absatz 5 bleiben auch dann bestehen, wenn der Stadt- oder Landkreis auf die Bestellung einer Kreiskoordinatorin beziehungsweise eines Kreiskoordinators verzichtet.

Absatz 6 trifft eine Regelung über die Erstattung der Kosten. Soweit die Stadt- und Landkreise Kreiskoordinatorinnen oder Kreiskoordinatoren bestellt haben, werden für die Erfüllung der Aufgaben nach den Absätzen 2 und 3 entstehende Kosten den Kreisen in Höhe maximal der durchschnittlichen Kosten einer Stelle nach Besoldungsgruppe A 12 des Landesbesoldungsgesetzes Baden-Württemberg erstattet.

#### Zu § 6 (Zwecksetzung und Geltungsbereich)

Absatz 1 Satz 1 definiert die Zwecksetzung des Abschnitts. Die Regelungen dienen der Umsetzung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691) in der jeweils geltenden Fassung, welches zuletzt durch Gesetz vom 20. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 167) geändert wurde und die Richtlinie

(EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116, ber. ABl. L 220 vom 7.9.2023, S. 23) umgesetzt.

Absatz 2 regelt den persönlichen Anwendungsbereich dieses Abschnitts.

Absatz 3 regelt den verpflichtenden Beitritt des Landes zur bundesweiten Branchenvereinbarung für den Busbereich. Es wird klargestellt, dass die restlichen Vorschriften in Teil 2 Abschnitt 2 dieses Gesetzes nicht gelten, soweit der Anwendungsbereich der Branchenvereinbarung reicht. Dies gilt auch für den Anwendungsbereich künftiger Branchenvereinbarungen, wenn und solange sie für das Land durch Beitritt verbindlich sind.

Zu § 7 (Prüfung der Pflichten nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz)

Absatz 1 regelt die Aufgabe der zuständigen Behörde nach § 9, sicherzustellen, dass alle in den Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG und dieses Gesetzes fallenden öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber ihre Pflichten erfüllen. Dies umfasst insbesondere die Einhaltung der für sie geltenden Mindestziele sowie die Erfüllung ihrer Informations- und Dokumentationspflichten zum Nachweis der Einhaltung der Mindestziele. Neben der reinen Prüfaufgabe kann die zuständige Behörde die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber auch dazu beraten, wie sie ihre Pflichten erfüllen können. Die Beratung soll insbesondere der Klärung dienen, welche Verpflichtungen für die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber durch das SaubFahrzeugBeschG und die Regelungen dieses Gesetzes entstehen und wie die Informations- und Dokumentationspflichten dieser Regelungen erfüllt werden müssen. Eine technische Beratung findet grundsätzlich nicht statt. Ein Anspruch auf Beratung ist mit der Vorschrift nicht verbunden.

Keine Zuständigkeit der Behörde ist für die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Bundes gegeben. Zwar haben die Länder nach § 5 Absatz 2 Satz 1 SaubFahrzeugBeschG generell die Einhaltung der Mindestziele durch die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber zu überwachen. Jedoch regelt § 7 Absatz 1 Satz 1 SaubFahrzeugBeschG, dass Bund und Länder in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich sicherzustellen haben, dass die Mindestziele erreicht werden.

§ 8 SaubFahrzeugBeschG sieht verschiedene Dokumentationspflichten vor. Diese werden in § 7 Absätze 2 bis 5 ergänzt, um eine effektive Prüfung der Mindestziele sicherzustellen und damit der Verpflichtung des Landes aus § 5 Absatz 2 Satz 1 SaubFahrzeugBeschG nachzukommen. Dabei ist es entscheidend, den Aufwand für die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber so gering wie möglich zu halten. So sieht Absatz 2 vor, dass nur die Inhalte der Vergabebekanntmachung innerhalb eines Monats an die zuständige Behörde gemeldet werden müssen. Dies kann durch Übermittlung einer elektronischen Kopie (z. B. eines PDF-Dokuments) der Vergabebekanntmachung an die zuständige Behörde erfolgen.

Nach Absatz 3 haben die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Landes der zuständigen Behörde bis zum 30. März jedes Jahres einen Bericht über die im vergangenen Jahr beschafften Straßenfahrzeuge vorzulegen. Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Landes sind die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber nach § 2 Absatz 1 Nummern 1 und 2 SaubFahrzeugBeschG, die staatliche Behörden des Landes oder sonstige Unternehmen oder Einrichtungen sind, die dem Land gehören oder an denen das Land mehrheitlich beteiligt ist. Ziel dieses Berichts ist es, der zuständigen Behörde eine übersichtliche Darstellung über die beschafften Straßenfahrzeuge vorzulegen. Der Bericht hat sämtliche Beschaffungen darzustellen, also auch von solchen Straßenfahrzeugen, die nicht sauber oder emissionsfrei sind, damit eine wirksame Überprüfung der prozentualen Anteile der Beschaffung sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge erfolgen kann. Mit dem Begriff „Beschaffung“ ist gemeint, dass der Zuschlag im Rahmen des Vergabeverfahrens im jeweiligen Jahr erteilt wurde.

Absatz 4 enthält eine allgemeine Befugnis der zuständigen Behörde, weitere Unterlagen und Informationen bei den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern anzufordern, soweit die nach den vorstehenden Absätzen vorzulegenden Unterlagen nicht ausreichen, um der Kontrollaufgabe gerecht zu werden.

Außerdem sind von Absatz 4 auch erforderliche Informationen zum Nachweis, dass Fahrzeuge mit den in § 2 Satz 2 SaubFahrzeugBeschG definierten Kraftstoffen betrieben werden, umfasst.

Absatz 5 räumt der zuständigen Behörde die Befugnis ein, zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach Absatz 1 sämtliche Anordnungen zu treffen, die ihr nach pflichtgemäßem Ermessen erforderlich erscheinen. Diese umfasst auch die Ermächtigung, gegenüber einzelnen öffentlichen Auftraggebern oder Sektorenauftraggebern bei drohender Zielverfehlung Maßnahmen und Anordnungen zur Beschaffung zu ergreifen. Die zuständige Behörde soll in der Lage sein, bei absehbaren Zielverfehlungen einzelner öffentlicher Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber noch rechtzeitig vor Ende des Referenzzeitraums die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung der Mindestziele bis zum Ende des Referenzzeitraums sicherzustellen.

Absatz 6 enthält eine Befugnis des für Verkehr zuständigen Ministeriums, mittels Verwaltungsvorschrift die Anforderungen an die Datenübermittlung nach den Absätzen 2 bis 4 zu konkretisieren. Aufgrund der neuartigen Rechtsmaterie ist im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes noch nicht absehbar, welche Informationen im Detail etwa der Bericht nach Absatz 3 enthalten soll und welche weiteren Unterlagen und Informationen nach Absatz 4 für eine wirksame Kontrolle der Einhaltung der Mindestziele zur Verfügung zu stellen sind. Um die generelle Pflicht zur Datenübermittlung zu konkretisieren, erlaubt Absatz 6, durch Verwaltungsvorschrift zu bestimmen, welche weiteren Daten anzufordern sind und welche Form der Datenübermittlung verlangt werden soll. Dies eröffnet insbesondere die Möglichkeit, anstelle der Übersendung einer elektronischen Kopie der Vergabebekanntmachung künftig die Dateneingabe in ein elektronisches Formular zu verlangen. Auf dieser Grundlage kann künftig eine automatisierte Datenerfassung und -auswertung erfolgen. Zugleich dürfte der Aufwand für die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber reduziert werden. Voraussetzung ist jedoch die Einrichtung eines hierfür geeigneten Systems, was zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes noch nicht zur Verfügung steht.

#### Zu § 8 (Verrechnung zwischen Auftraggebern)

§ 8 greift die in § 5 Absatz 2 Satz 2 SaubFahrzeugBeschG vorgesehene Möglichkeit auf, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber die für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 SaubFahrzeugBeschG festgelegten Mindestziele nicht einhalten müssen, soweit die Mindestziele bereits durch andere öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber innerhalb des Landes übererfüllt werden. Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber können nach Satz 1 vertraglich vereinbaren, welche Vertragspartner die Mindestziele im jeweiligen Referenzzeitraum in welchem Maße über- oder untererfüllen. Dabei wird es den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern überlassen, in welcher Anzahl und in welchen Konstellationen sie sich für eine gemeinsame Erfüllung der Mindestziele vertraglich zusammenschließen und wie eine Untererfüllung gegenüber einem oder mehreren übererfüllenden Vertragspartnern gegebenenfalls auszugleichen ist. Die Vereinbarung muss nach Satz 2 zudem Regelungen dazu enthalten, wie die Einhaltung der Mindestziele aller Vertragspartner insgesamt sichergestellt wird. Sichergestellt wird dies durch die vertragliche Vereinbarung, welche Rechtsfolgen sich im Falle einer Untererfüllung der Mindestziele durch einen Vertragspartner ergeben. In Betracht kommen dabei die üblichen vertraglichen Sanktionsregelungen, wie zum Beispiel Vertragsstrafen. Nach Satz 3 sind Vereinbarungen im Sinne des Satz 2 der zuständigen Behörde innerhalb eines Monats nach ihrer Wirksamkeit vorzulegen. Die Vorlagepflicht ist erforderlich, damit die Prüfbehörde die Einhaltung der Voraussetzungen des Absatz 7 und die Einhaltung der Mindestziele durch die Vertragspartner insgesamt überprüfen kann.

#### Zu § 9 (Zuständige Behörde)

§ 9 bestimmt, dass als zuständige Behörde das Regierungspräsidium Karlsruhe fungiert. Die Zentralisierung der Zuständigkeit bei einer einzigen Landesbehörde ist aufgrund des fachlich sehr speziellen Aufgabengebiets vorzugswürdig.

## Zu § 10 (Vollstreckung und Vollstreckungshindernis)

§ 10 Satz 1 stellt durch deklaratorischen Verweis auf das Landesverwaltungsvollstreckungsgesetz (LVwVG) klar, dass alle Maßnahmen und Anordnungen nach § 7 Absatz 5, die die zuständige Prüfbehörde durch Verwaltungsakt trifft, im Wege der Verwaltungsvollstreckung auch zwangsweise durchgesetzt werden können. Durch Verweis auf die Generalklausel des § 7 Absatz 5 sind davon nicht nur Anordnungen zur Übermittlung von Informationen und Berichten nach § 7 Absätze 2 bis 4 umfasst, sondern auch Anordnungen, die die Einhaltung des SaubFahrzeug-BeschG insgesamt und der darin geregelten Mindestziele sicherstellen. Als Maßnahme der Vollstreckung kommt in diesen Fällen vor allem das Zwangsgeld nach § 23 LVwVG als wirksames Zwangsmittel in Betracht. Gegen Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts kann nicht vollstreckt werden, § 22 LVwVG. § 10 enthält daher keine Gestattung im Sinne des § 22 LVwVG. Satz 2 stellt klar, wann eine Vollstreckung unzulässig ist.

## Zu § 11 (Mobilitätsdaten)

Absatz 1 regelt den Betrieb eines informationstechnischen Systems zur Zurverfügungstellung von Mobilitätsdaten durch das Land Baden-Württemberg. Das Land Baden-Württemberg ist Vorreiter einer modernen, nachhaltigen, klimaneutralen und digitalen Mobilitätspolitik. Mobilitätsdaten sind unverzichtbarer Bestandteil von Verkehrsmanagementstrategien und Mobilitätsinformationen. Sie sind zudem Voraussetzung für Innovation und Forschung mit Bezug zu nachhaltiger Mobilität. Eine möglichst große Datenverfügbarkeit zur aktuellen Verkehrslage, über verfügbare Transportalternativen und Mobilitätsinfrastruktur sowie die niedrigschwellige Verfügbarkeit dieser Daten liegt damit im Gemeinwohlinteresse.

Das Land Baden-Württemberg übernimmt mit der Entwicklung und dem Betrieb eines eigenen informationstechnischen Systems eine zentrale Rolle, von der Verwaltung, Kommunen, Unternehmen der freien Wirtschaft, Hochschulen, sowie Bürgerinnen und Bürger als Nutzerinnen und Nutzer digitaler Dienste profitieren können. Um die Anwendbarkeit und damit den Wert von Mobilitätsdaten in diesem Akteurskreis zu erhöhen, richten sich die Aktivitäten des Landes an den Prinzipien von Interoperabilität und Open Data aus, das heißt Datenbestände sind miteinander zu verknüpfen und offene sowie kostenfreie Lizenzmodelle sollen die Nutzung durch Behörden aber auch in der wirtschaftlichen Wertschöpfung ermöglichen.

Die Trägerschaft eines solchen Systems zur Zurverfügungstellung von Mobilitätsdaten durch das Land als neutralem Akteur sichert im Gegensatz zu rein privatwirtschaftlich motivierten Betreibermodellen dauerhaft den diskriminierungsfreien Datenzugang und ist damit eine Voraussetzung, damit Anwenderinnen und Anwender Mobilitätsdaten verlässlich nutzen können.

Absatz 2 stellt den landesweiten und akteurs- beziehungsweise trägerübergreifenden Charakter des in Absatz 1 genannten Systems konkreter dar. Im Sinne der Zielsetzung der IVS-Richtlinie EU 2010/40 ist der gebündelte Austausch von Mobilitätsdaten von herausragender Bedeutung für die Zusammenführung von interoperablen, validen Echtzeit- und Sicherheitsinformationen aller Verkehrsträger. Mit dem Betrieb eines eigenen Systems der Zurverfügungstellung von Mobilitätsdaten auf Landesebene nach Absatz 1 und näher qualifiziert in Absatz 2 stärkt das Land die Zusammenarbeit aller Partner im Mobilitätsdatensektor durch kostenfreie, barrierefreie und diskriminierungsfreie Abgabe/Vermittlung von Mobilitätsdaten. Zugleich übernimmt das Land Baden-Württemberg hiermit eine koordinierende Rolle. Bei der Bereitstellung von Mobilitätsdaten sind die Standards der Geodateninfrastruktur nach dem Landesgeodatenzugangsgesetz (LGeoZG) einzuhalten, um eine fachübergreifende Interoperabilität zu gewährleisten. Die Mobilitätsdaten sind parallel zur Mobilitätsdatendrehscheibe auch über die Geoportale auf landesbezogener, nationaler und europäischer Ebene zu erschließen, die als zentrale, fachübergreifende Zugangsknoten zur Geodateninfrastruktur dienen. Mobilitätsdaten, die unter § 4 Absatz 1 Nummer 4 g LGeoZG fallen, sind entsprechend der Durchführungsverordnungen zur Richtlinie 2007/2/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2007 zur Schaffung einer

Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft (INSPIRE) interoperabel und in harmonisierten Datenmodellen bereitzustellen.

Absatz 3 legt fest, dass das Land im Netz der Bundes- und Landesstraßen Mobilitätsdaten erfasst und hierzu eine entsprechende Infrastruktur betreibt. Die Erfassung eigener Mobilitätsdaten im Netz der Bundes- und Landesstraßen ist für die Kenntnis der Verkehrslage und der Umfelddaten elementar. In Anlehnung an den Betrieb der Straßeninfrastruktur wird das Land befugt, die Verkehrsdatenerfassung auszubauen und zu betreiben.

Absatz 4 regelt, dass das Land im Bereich der Mobilitätsdatenerfassung und -verarbeitung Kommunen durch die Bereitstellung von informationstechnischen Systemen (Fachanwendungen) unterstützt, deren Nutzung ihnen obliegt. Den Stadt- und Landkreisen sowie den Gemeinden steht es frei, diese Fachsysteme auch für eigene Belange gemäß ihrer Baulastträgerschaft zu verwenden. Gemeint sind in Absatz 4 insbesondere auch aktuell in Entwicklung befindliche Fachsysteme (Auszug: RadVIS, BEMaS, Meldeplattform, MobiData BW).

Auf diese Weise können Stadt- und Landkreise sowie Gemeinden, denen die Personal- und/oder finanziellen Ressourcen für die Entwicklung und den Betrieb eigener Systeme fehlen, von den informationstechnischen Fachsystemen des Landes profitieren. Im Gegenzug entsteht in den Fachsystemen des Landes jeweils ein vollständiger Überblick über die landesweite Situation. Die in den Fachsystemen verarbeiteten Daten aus Stadt- und Landkreisen sowie Gemeinden werden zentral auf Landesebene zusammengeführt. Durch diese Verknüpfung ordnen sich die in Absatz 4 gemeinten Systeme und Fachanwendungen in das in Absatz 1 gemeinte informationstechnische Gesamtsystem zur Zurverfügungstellung von Mobilitätsdaten ein.

Absatz 5 regelt, dass Akteure des Verkehrssystems dazu verpflichtet werden können, bereits vorhandene Daten für das vom Land auf Basis der Absätze 1 und 2 betriebenen Systems bereitzustellen. Hieraus kann sich somit keine Verpflichtung zur Erhebung oder Erfassung zusätzlicher Daten, die bislang nicht digital gespeichert oder auf andere Weise verarbeitet werden, ergeben.

Der in Absatz 5 genannte Akteurskreis umfasst insbesondere privatwirtschaftliche Infrastrukturbetreiber für den ruhenden Verkehr (Parkraumbetreiber), private Anbieter von Diensten der geteilten Mobilität und, sofern sich eine Verpflichtung zur Datenbereitstellung nicht aus anderen, bereits vorhandenen Regelungen (zum Beispiel einschlägiges EU- und Bundesrecht wie etwa das PBefG) ergibt, Träger öffentlicher Aufgaben mit Verkehrsbezug sowie Vermittler und Betreiber von öffentlichen Linien- und Gelegenheitsverkehren.

Ziel der wichtigsten europäischen und nationalen Bestrebungen zur Zusammenführung von Mobilitätsdaten ist es, datenhaltende Stellen, Organisationen und Unternehmen zur Abgabe von Mobilitätsdaten und damit zur allgemeinen Verfügungsmachung derselben zu motivieren. Frei verfügbare Mobilitätsdaten bieten die Möglichkeit zur beliebigen Weiterverarbeitung und dadurch Generierung weiterer Services. Intermodale, digitale Mobilität kann nur durch die Kombination unterschiedlicher Datenquellen zu einem Gesamtsystem gelingen. Mobilitätsdaten öffentlicher Stellen stehen auf Basis des Landesinformationsfreiheitsgesetzes (LIFG) und des Datennutzungsgesetzes (DNG) als offene Daten zur Verfügung.

Demgegenüber stellen Mobilitätsdaten von Verkehrsdienstleistern und Infrastrukturbetreibern in privatwirtschaftlicher Rechtsform wichtige und sinnvolle Ergänzungen dar, die im Rahmen des LMG verfügbar gemacht werden sollen.

Die Verarbeitung von Mobilitätsdaten muss sich dabei insgesamt immer im Rahmen der Verhältnismäßigkeit halten und die Interessen der Beteiligten angemessen berücksichtigen. Hierbei sind grundsätzlich auch die einschlägigen Regelungen des Datenschutzrechts zu beachten, wobei mit Mobilitätsdaten im Sinne dieses Gesetzes aber keine personenbezogenen Daten gemeint sind. Sofern es sich um Mobilitätsdaten mit wirtschaftlichem Wert handelt, ist in der Interessenabwägung auch miteinzubeziehen, welchen Aufwand die Beteiligten für die Erhebung oder Erlangung der Daten betreiben müssen; je geringer dieser Aufwand ist, desto weniger sind diese Daten schutzbedürftig und desto eher ist die Verpflichtung der Zurverfügungstellung angemessen.

Absatz 6 befugt das für Verkehr zuständige Ministerium des Landes Baden-Württemberg, Rechtsverordnungen zur weiteren Regelung und Konkretisierung der Verpflichtungen nach Absatz 5 zu erlassen. Dabei sind bei den Regelungen zu den Kategorien von Mobilitätsdaten nach Nummer 1 insbesondere Echtzeitinformationen über die Verkehrslage, beispielsweise Auslastungen der Verkehrsinfrastruktur, und aktuelle Daten zu Transportalternativen durch öffentliche und private Anbieter von Interesse. Die Aufzählung der möglichen Kategorien ist nicht abschließend.

Absatz 7 regelt schließlich die Zuständigkeit des für Verkehr zuständigen Ministeriums bezüglich der in den Absätze 1 bis 5 formulierten Aufgaben des Landes zum Thema Mobilitätsdaten.

Absatz 8 regelt die Möglichkeit, eine geeignete Stelle mit dem Betrieb des Systems zu betrauen.

Zu § 12 (Datenübermittlung zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur)

Damit der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur ermittelt werden kann, bedarf es einer ausreichenden Datengrundlage. Hierfür sieht § 12 eine Rechtsgrundlage vor, um die erforderlichen Daten zu der Lage und Art vorhandener Ladeinfrastruktur sowie entsprechende Daten für geplante Ladeinfrastruktur, die in den nächsten zwei Jahren errichtet werden soll, zu erheben. Diese Daten können bei den Betreibern von Elektrizitätsversorgungsnetzen und bei Eigentümerinnen und Eigentümern privater Grundstücke erhoben werden. Bei den erhobenen Daten kann es sich um personenbezogene Daten oder um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse handeln. Diesem Umstand tragen die vorgesehenen Regelungen Rechnung und gewährleisten einen möglichst schonenden Umgang mit personenbezogenen Daten und Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen.

Absatz 1 befugt das für Verkehr zuständige Ministerium zur Datenerhebung, soweit dies zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur für die Erstellung der Landesstrategie für Ladeinfrastruktur erforderlich ist.

Über Absatz 2 kann auch die Gemeinde die entsprechenden Daten erheben, wenn diese für die Erfüllung der Aufgaben nach § 3 Absatz 4 Satz 2 oder zur Aufstellung einer Ladeinfrastrukturplanung für das Gemeindegebiet oder Teile davon erforderlich ist. Weitere Möglichkeiten für die Gemeinde zur Ermittlung der erforderlichen Daten können auch Haushaltsbefragungen sein.

Absatz 3 stellt klar, dass die Verarbeitung von personenbezogenen Daten und Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nur zu dem Zweck erfolgen darf, zu dem die Daten erhoben wurden. Darüber hinaus enthält Absatz 3 eine Vorschrift, wann die Daten zu löschen sind und dass personenbezogene Daten unter den Voraussetzungen des Artikels 28 der Verordnung (EU) 2016/679 einem Auftragsverarbeiter offengelegt werden dürfen.

Zu § 13 (Datenerhebung und -verarbeitung zum Zweck der digitalen Parkraumkontrolle)

Die Regelung ermöglicht durch den Einsatz von mobilen Scan-Fahrzeugen die wirkungsvolle Kontrolle der Regelungen zum Parken und Halten von Fahrzeugen. Dies erfordert die Erfassung personenbezogener Daten in Form einer Bildfassung und Bildaufzeichnung des Fahrzeugs, den Standort und Zeitpunkt der Datenerfassung sowie des Fahrzeugkennzeichens. Bei der Ausgestaltung und Anwendung der Regelung sind daher die vom Bundesverfassungsgericht entwickelten Grundsätze zur automatisierten Kennzeichenerfassung zu beachten, wonach bereits die Erfassung des Kennzeichens einen Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung aus Artikel 2 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 1 Absatz 1 GG darstellen kann. Hintergrund dieser verfassungsrechtlichen Erwägung ist, dass für Personen, die keinen Erhebungsanlass gegeben haben, allein aufgrund der Kennzeichenerfassung ein allgemeiner Einschüchterungseffekt und das Gefühl des Überwachtwerdens entstehen kann (BVerfG, Urteil vom 11. März 2008 – 1 BvR 2074/05 –, BVerfGE 120, 378-433).

Eine verfassungsrechtliche Rechtfertigung des Grundrechtseingriffs kann dadurch erfolgen, dass die automatisierte Kennzeichenerfassung nicht anlasslos erfolgt und dem Schutz wichtiger Rechtsgüter dient. Diesen Anforderungen wird sowohl bei der Überwachung des sogenannten Falschparkens, also des Parkens eines Fahrzeugs im Parkverbot, welches sich unmittelbar aus dem Gesetz, zum Beispiel aus § 12 Absatz 3 StVO, oder durch die Anordnung durch Verkehrszeichen, zum Beispiel 283, 286 oder 290.1, ergeben kann, als auch bei der Überwachung des Parkens eines Fahrzeugs ohne Entrichtung der geschuldeten Parkgebühr und des Parkens ohne den nötigen Parkausweis entsprochen.

Jeder fünfte Unfall steht im mittelbaren oder unmittelbaren Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr. Kommunen können aufgrund von Personalengpässen und ineffizienten Verfahrensweisen häufig eine lückenlose Kontrolle nicht gewährleisten und ihren hoheitlichen Aufgaben nur bedingt nachkommen. Insbesondere die Vorschriften zum Falschparken dienen der Verhinderung eines erhöhten Unfallrisikos und damit dem Schutz der körperlichen Unversehrtheit aus Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG. Aber auch beim Parken eines Fahrzeugs ohne Entrichtung der geschuldeten Parkgebühr und beim Parken ohne den nötigen Parkausweis besteht ein erhöhtes Gefährdungsrisiko. Denn die Vorschriften zur Parkraumbewirtschaftung dienen der Verringerung des Parkdrucks. Bei einem hohen Parkdruck steigt die Anzahl an verbotswidrig abgestellten Fahrzeugen. Dies steigert wiederum die Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende. Die effektive Überwachung dieser Regelungen ist daher wesentlich, um den Schutz insbesondere schwächerer Verkehrsteilnehmenden wie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger zu gewährleisten. Damit kann die Regelung auch einen Beitrag zur Verwirklichung der im Landesmobilitätsgesetz verankerten Vision Zero leisten und dient dem Schutz wichtiger Rechtsgüter.

Die Kontrolle wird durch die Befugnisse auf die genannten Bereiche beschränkt und erfolgt somit anlassbezogen. Außerdem ist die Kontrolle stichprobenartig und nicht dauerhaft. Mit dem Begriff „stichprobenartig“ ist daher gemeint, dass die Kontrolle mit Scan-Fahrzeugen nicht ununterbrochen in jedem Straßenzug erfolgt. Damit ist aber nicht gemeint, dass beim Scannen eines bestimmten Straßenzuges nicht jedes Fahrzeug erfasst würde. Wo das Scan-Fahrzeug fährt, ist die Erfassung vielmehr lückenlos. Die Regelungen dienen lediglich der vereinfachten und effizienteren Ermittlung von Parkverstößen. Die Feststellung, ob ein solcher tatsächlich vorliegt, und die Einleitung eines sich anschließenden Ordnungswidrigkeitsverfahrens muss als typische Hoheitsaufgabe weiterhin durch die zuständigen Ordnungsbehörden festgestellt werden.

Absatz 1 regelt ergänzend zu § 13 Absatz 1 Satz 1 StVO die Möglichkeit, die Pflicht zur Eingabe des Kfz-Kennzeichens bei Erwerb eines Parkscheins vorzusehen. Die Regelungen des § 13 StVO stehen dem nicht entgegen. § 13 Absatz 3 StVO regelt nur Fälle, in denen Parkautomaten (und Parkuhren) nicht betätigt werden, trifft also keine Aussage zum Erwerb von Parkscheinen. § 13 Absatz 1 Satz 1 StVO enthält keine Regelung dazu, wie der Erwerb des Parkscheins zu erfolgen hat, und regelt auch die Kontrolle der Parkberechtigung nicht. Die sehr knapp gehaltene Vorschrift sieht nur vor, dass der Parkschein „am oder im Fahrzeug von außen gut lesbar angebracht sein muss“. Damit werden bestimmte Voraussetzungen für eine Kontrolle durch eine natürliche Person als Überwachungskraft angesprochen. Die Vorschrift enthält aber keine Aussage dazu, dass die Kontrolle nur auf diese Art und Weise erfolgen kann und keine digitale Parkraumüberwachung stattfinden darf. Es wird insbesondere nicht ausgeschlossen, dass beim Erwerb des Parkscheins das Fahrzeugkennzeichen eingegeben werden muss. Zu den Voraussetzungen und den technischen Vorgaben des Parkscheinerwerbs enthält § 13 Absatz 1 StVO keinerlei Aussage.

Die Vorschrift hat insofern den Charakter einer ergänzungsbedürftigen Rahmenregelung. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) bestätigt dieses Verständnis. Nach Nummern 5 bis 8 zu § 13 StVO „soll“ der Parkschein „mindestens“ die gut lesbaren Angaben zu Standort des Parkscheinautomaten, Datum und Ende der Parkzeit enthalten. Das Verfahren bis zur Ausgabe des Parkscheins wird auch hier nicht geregelt. Weder die StVO noch die VwV-StVO treffen damit abschließende Regelungen zum Verfahren des Erwerbs und zur Kontrolle der Parkberechtigung. Entscheidend ist nach Nummer 4 zu § 13 StVO der VwV-StVO allein, dass eine „wirksame Überwachung gewährleistet ist“. Die Entscheidung,

wie diese Überwachung im Einzelnen erfolgt, liegt bei den Ländern. Mangels einer bundesgesetzlichen Regelung auf der Grundlage von Art. 74 Absatz 1 Nummer 22 GG liegt die Gesetzgebungskompetenz gemäß Art. 72 Absatz 1 GG hinsichtlich der Parkraumüberwachung als Teil der Verkehrsüberwachung bei den Ländern.

Auch das bundesgesetzlich geregelte Ordnungswidrigkeiten- und Strafprozessrecht entfaltet bei generalpräventiven Maßnahmen der Verkehrsraumüberwachung keine Sperrwirkung (vgl. OVG Lüneburg, 13.11.2019 – 12 LC 79/19; bestätigt durch BVerwG, 31.7.2020 – 3 B 4/20). Die Länder können daher eine digitale Parkraumüberwachung etablieren und zu diesem Zweck eine Pflicht zur Kennzeichenerfassung schaffen. Hierdurch wird im Übrigen der Vorgabe in der VwV-StVO Nummer 4 zu § 13 StVO entsprochen, da durch die selbsttätige Verdachtskontrolle eine wirksamere und effektivere Überwachung der Parkraumbewirtschaftung gewährleistet werden kann.

Weil Parknachweise nach § 13 Absatz 3 und Bewohnerparkausweise nach § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a der StVO kennzeichengebunden sind, regeln Absatz 1 Nummern 2 und 3 zudem eine Pflicht zur Übermittlung der hierzu vorhandenen Daten der Straßenverkehrsbehörde. Andernfalls wäre eine effiziente Kontrolle der Parkberechtigungen, die insbesondere in Bereichen vorkommen, in denen sowohl Kurzzeit- als auch Bewohnerparkplätze gemischt genutzt werden (sog. Mischprinzip), wesentlich erschwert.

Absatz 2 Satz 1 enthält eine Anwendungssperre, die sicherstellt, dass die Daten nur dann erhoben werden, wenn sie auch tatsächlich für einen Abgleich mit vorhandenen Daten verwendet werden können. Hierdurch werden in jedem Fall nur erforderliche Daten verarbeitet und die Verhältnismäßigkeit der Datenverarbeitung wird insgesamt gewahrt. Durch die Formulierung „zum Zweck der Parkraumkontrolle“ in Satz 1 soll sichergestellt werden, dass die im Zusammenhang mit der Gewährung der Parkberechtigung erhobenen Fahrzeugkennzeichen-Daten nur zweckgemäß verwendet werden und ein Datenabgleich nach Absatz 3 zulässig ist.

Absatz 2 ermöglicht den Einsatz der Scan-Fahrzeuge für Bereiche, in denen eine Parkraumbewirtschaftung stattfindet. Die zuständige Behörde wird zur Verarbeitung von personenbezogenen Daten in Form des Kennzeichens des Fahrzeugs sowie Ort und Zeitpunkt des Parkvorgangs befugt. Zur Erfassung des Kennzeichens darf eine Bildaufzeichnung des Fahrzeugs verarbeitet werden. Dieses ist unmittelbar nach Erfassung des Kennzeichens und einem Abgleich mit einer gültigen Parkberechtigung zu löschen. Die Überprüfung soll dabei stichprobenartig im vorgenannten Sinne erfolgen. Hierdurch wird einer permanenten und lückenlosen Erfassung der personenbezogenen Daten vorgebeugt.

Die Erforderlichkeit einer Bildaufzeichnung ergibt sich aus zwei Gesichtspunkten. Für das Auslesen eines Kennzeichens ist ein Bild technisch notwendig und daher unbedingt erforderlich. Aus diesem Bild wird innerhalb von 5 Zehntelsekunden das Kennzeichen extrahiert. Das Kennzeichen wird in der Folge verschlüsselt und eine Parkberechtigung wird in der Datenbank abgefragt. Sollte eine Parkberechtigung vorliegen, werden alle erhobenen Daten unverzüglich gelöscht. Ein entsprechender Passus wurde im Gesetzestext in Absatz 5 verankert. Sollte hingegen keine Parkberechtigung vorliegen, werden die erhobenen Daten inklusive einer Bildaufzeichnung zur Dokumentation hinterlegt. Einer Bildaufzeichnung bedarf es daher zum einen für die Extrahierung des Kennzeichens und zum anderen zur Dokumentation von Parkverstößen.

In den von der digitalen Parkraumkontrolle erfassten Bereichen wird, gemäß Satz 3, durch entsprechende Kennzeichnung auf die digitale Parkraumkontrolle hingewiesen. Hierdurch kann die Eingriffsintensität insgesamt abgemildert werden. Des Weiteren wird dem Grundsatz, dass die Datenerhebung offen durchzuführen ist, dadurch entsprochen, dass das Scan-Fahrzeug unzweifelhaft als solches zu erkennen ist, beispielsweise durch den typischen Fahrzeugaufbau, Aufschriften auf dem Fahrzeug und einer Warnleuchte (Satz 4).

Satz 5 stellt klar, dass bei der Aufnahme des Fahrzeugs mitaufgenommene Personen unkenntlich zu machen sind. Im ruhenden Verkehr wird in der Regel zwar nicht davon ausgegangen, dass sich Personen im Fahrzeug befinden, es kann aber auch nicht ausgeschlossen werden. Deshalb ist durch technische Maßnahmen

sicherzustellen, dass Personen entweder bereits bei der Aufnahme, spätestens aber bei der anschließenden Weiterverarbeitung unkenntlich gemacht werden.

Absatz 3 ermöglicht einen Abgleich der vom Scan-Fahrzeug erhobenen Daten mit denjenigen Daten, die zuvor im Zusammenhang mit der Gewährung der Parkberechtigungen erfasst wurden. Hierdurch kann automatisiert festgestellt werden, ob für das jeweilige Fahrzeug eine Parkberechtigung besteht. Dies soll ermöglichen, dass die jeweiligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der zuständigen Behörde ihre hoheitlichen Aufgaben zeit- und kostensparend durchführen können. Die Kontrolle der Parkberechtigung könnte damit effizienter und flächendeckender ausgestaltet werden.

Nach Absatz 4 darf die Datenverarbeitung ausschließlich zum Zweck der Kontrolle der Parkberechtigungen und zur Ahndung von Verstößen erfolgen. Hierdurch wird eine Zweckbindung der verarbeiteten Daten sichergestellt.

Absatz 5 sieht Vorschriften zur Löschung der verarbeiteten Daten vor und korrespondiert mit der Vorschrift zur Zweckbegrenzung aus Absatz 4. Satz 2 erfasst alle Fälle, bei denen der Verdacht auf einen Parkverstoß besteht. Die Dauer von 24 Stunden ist so bemessen, dass in der überwiegenden Zahl der Fälle der Zweck der Datenverarbeitung in Form der nochmaligen Überprüfung eines Verdachtsfalls durch eine natürliche Person bereits vor Erreichen der Höchstspeicherdauer erreicht werden kann.

Die Normierung einer Höchstspeicherdauer von 24 Stunden stellt sicher, dass die Daten in jedem Fall gelöscht werden, wenn sie für die Zwecke der Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeit nicht mehr benötigt werden.

Absatz 6 erfasst die Fälle des sogenannten Falschparkens und befugt in den genannten Bereichen die Datenverarbeitung durch mobile Scan-Fahrzeuge. Satz 3 stellt klar, dass auch hier zur Abmilderung der Intensität des Eingriffs die Bereiche der digitalen Parkraumkontrolle kenntlich zu machen sind und die Datenerhebung offen zu erfolgen hat. Dies ist wie bei Absatz 2 durch eine Kennzeichnung des Scan-Fahrzeugs und eine entsprechende Beschilderung der Bereiche, in denen das Scan-Fahrzeug eingesetzt wird, möglich. Satz 4 legt fest, dass die kontrollierenden Fahrzeuge als solche zu kennzeichnen sind. Nach Satz 5 sind bei der Miterfassung von Personen im Zuge der Bildaufzeichnung des Fahrzeugs diese automatisiert unkenntlich zu machen.

Absätze 7 und 8 entsprechen den Regelungen der Absätze 3 und 4 und normieren sowohl eine Zweckbindung als auch eine Höchstspeicherdauer.

Absatz 9 bestimmt die für die Datenverarbeitung zuständige Behörde.

Absatz 10 beschreibt den weiteren Ablauf, zu dessen Zweck die Daten verarbeitet werden. Es wird klargestellt, dass die nach den Absätzen 1 und 2 erhobenen, übermittelten und gespeicherten Daten und die im Zuge des Datenabgleichs nach den Absätzen 3 und 7 erzeugten Daten, ebenso wie die nach Absatz 6 erhobenen Daten, noch nicht für die Feststellung eines Verstoßes ausreichen. Ob ein Fahrzeug ohne die erforderliche Parkberechtigung geparkt ist oder ob ein Verstoß gegen ein Park- oder Halteverbot vorliegt, muss weiterhin von einem Mitarbeitenden der zuständigen Behörde festgestellt werden. Wird ein solcher Verstoß tatsächlich festgestellt, entscheidet die zuständige Behörde über die Verfolgung und Ahndung des Verstoßes im Rahmen des ihr nach § 47 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten zustehenden Ermessens. Handelt es sich um einen schwerwiegenden Park- oder Halteverstoß, der gefahrenabwehrrechtliches Handeln erfordert (z. B. weil eine Feuerwehrzufahrt verstellt wird), kann die Behörde im Rahmen der ihr zustehenden Befugnisse auch die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr treffen.

Zu § 14 (Zweck und Berechtigung zur Abgabenerhebung)

In § 14 Absatz 1 werden die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs befugt, Abgaben in Form von wiederkehrenden Beiträgen einzuführen, um die Leistungsfähigkeit und den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zu verbessern und eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zu bewirken. Die Aufgabenträger können die Abgaben aufgrund einer Satzung erheben. Die einzelnen

Abgabensinstrumente werden durch das Gesetz vorgegeben. Die Auswahl der Instrumente bleibt hingegen den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs überlassen.

Regelungen zu den Abgabensinstrumenten des Mobilitätspasses werden im Rahmen dieses Gesetzes getroffen. Zudem gelten nach Absatz 1 Satz 6 die Allgemeinen Vorschriften des Ersten Teils des Kommunalabgabengesetzes in der jeweils geltenden Fassung sinngemäß. Weitere Konkretisierungen sind in den Satzungen der Abgabensberechtigten zu regeln. Die Beiträge werden von einem Abgabensberechtigten gegenüber einem (potenziellen) Nutzerkreis, den Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldnern, erhoben. Die Abgaben dienen der Mitfinanzierung eines staatlichen Angebots/einer staatlichen Einrichtung. Mit ihrer Einführung wird, wie dies auch bei anderen Abgaben üblich ist, zudem eine Lenkungswirkung verfolgt.

Absatz 2 sieht vor, dass unter bestimmten Voraussetzungen auch Große Kreisstädte gemäß § 3 Absatz 2 GemO, die keine Aufgabenträger im öffentlichen Personennahverkehr nach Absatz 1 sind, abgabensberechtigt sind. Die Beschränkung auf Große Kreisstädte dient dazu, einen Flickenteppich durch das Bestehen einer Vielzahl paralleler Regelungen zu vermeiden. Dass auch Große Kreisstädte, die keine Aufgabenträger im öffentlichen Personennahverkehr sind, aus eigenem Antrieb ein Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs fördern, ist Ausfluss der kommunalen Selbstverwaltung und trägt der Regelung in § 6 Absatz 1 Satz 2 ÖPNVG Rechnung.

Eine kommunale Zusammenarbeit ist nach den Vorgaben des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (GKZ) auch hier möglich. Art, Umfang und Intensität der möglichen Zusammenarbeit hängen dabei von den konkreten Rahmenbedingungen vor Ort ab. Insbesondere bei Verkehrsverbänden, welche grundsätzlich unterschiedlich organisiert sind, muss jeweils im Einzelfall geprüft werden, welche Arten der Zusammenarbeit möglich sind.

Soweit sowohl ein Landkreis als Aufgabenträger als auch eine Große Kreisstadt mit eigenem Angebot jeweils ein Abgabensinstrument einführen wollen, entsteht eine Konkurrenzsituation. Die Regelungen in den Absätzen 2 bis 4 stellen daher Abstimmungserfordernisse für verschiedene Konstellationen auf. Hierdurch soll zum einen das Verhältnis der Abgabensberechtigten untereinander geklärt werden; zudem werden finanzielle Doppelbelastungen, d. h. die mehrfache Zahlung einer Mobilitätspass-Abgabe durch denselben Abgabenschuldner beziehungsweise dieselbe Abgabenschuldnerin, die durch das Nebeneinander von verschiedenen Abgabensinstrumenten entstehen können, ausgeschlossen.

Die Regelungen führen im Ergebnis dazu, dass die Einführung von Abgabensinstrumenten auf der Ebene eines Landkreises als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs vorrangig ist. Zugleich werden Regelungen zur Abstimmung getroffen, um einen interessengerechten Ausgleich zwischen dem Landkreis und den Großen Kreisstädten zu schaffen.

In Absatz 2 wird der Fall behandelt, dass eine Große Kreisstadt eine eigene Abgabe einführen möchte. Hierfür bedarf es der Zustimmung des Landkreises als Aufgabenträger, dessen Gebiet die Große Kreisstadt angehört. Die Zustimmung darf indes vom Landkreis nur verweigert werden, wenn er selbst ein – das Gebiet der Großen Kreisstadt umfassendes – Abgabensinstrument einzuführen beabsichtigt. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn der Landkreis der Einführung des Abgabensinstrumentes nicht innerhalb der vorgegebenen Frist widerspricht (Zustimmungsfiktion).

Absatz 3 regelt den Fall, dass eine Große Kreisstadt bereits ein Abgabensinstrument eingeführt hat und der Landkreis als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls eine Abgabe einzuführen beabsichtigt. Die beiden Abgabensberechtigten sollen in diesem Fall grundsätzlich einvernehmlich eine Lösung finden, die das Nebeneinander der beiden Abgaben ermöglicht beziehungsweise eine einheitliche Abgabenumsetzung entwickeln. Wenn das Einvernehmen zwischen den Abgabensberechtigten nicht hergestellt werden kann, ist das für Verkehr zuständige Ministerium zur Klärung hinzuzuziehen.

Absatz 4 betrifft den Fall, dass eine Große Kreisstadt einen eigenen öffentlichen Personennahverkehr nach § 6 Absatz 1 Satz 2 ÖPNVG organisiert und diesen durch ein Abgabensinstrument (mit)finanzieren möchte, der Landkreis als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs zu diesem Zeitpunkt aber bereits eine Abgabe eingeführt hat. Das Gesetz sieht vor, dass sich die Große Kreisstadt in diesem Fall dem Abgabensinstrument des Landkreises anschließen und einen zusätzlichen Abgabenanteil („Hebesatz“) einführen kann. Es sind in diesem Fall in geeigneter Weise einvernehmliche Regelungen für die konkrete Zusammenarbeit sowie die Aufteilung der Kosten- und Einnahmen zwischen Landkreis und Großer Kreisstadt zu treffen.

Absatz 5 stellt klar, dass finanzielle Doppelbelastungen der Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldner auszuschließen sind. Dies gilt auch kreis-, beziehungsweise stadtübergreifend. Der Ausschluss von finanziellen Doppelbelastungen ist rechtlich geboten, soweit es um dieselbe staatliche Leistung beziehungsweise denselben abgabenrechtlichen Sachverhalt geht. Aus Gründen der Akzeptanz der Abgabe ist eine doppelte Heranziehung von Abgabepflichtigen des Mobilitätspasses aber auch im Übrigen, d. h. auch im Falle eines Nebeneinanders verschiedener Abgabensinstrumente, die an unterschiedliche abgabenrechtliche Sachverhalte anknüpfen, nicht gewünscht.

Im Zusammenhang mit dem Ausschluss von finanziellen Doppelbelastungen und dessen Umsetzung werden dem für Verkehr zuständigen Ministerium in Absatz 6 verschiedene Handlungsmöglichkeiten eingeräumt. Es soll zum einen durch Rechtsverordnung verbindliche Regelungen treffen können, die das Zusammenspiel der Abgabensinstrumente in Bezug auf die finanzielle Doppelbelastung bestimmen. Zum anderen kann das für Verkehr zuständige Ministerium eine Stelle einrichten, die die Einführung und Umsetzung der Abgabensinstrumente koordiniert (Clearingstelle). Sie soll insbesondere bei Divergenzen und Unklarheiten wegen Regelungen, die aufgrund des Gesetzes erlassen wurden (beispielsweise Absatz 5) tätig werden. Die Clearingstelle wird hingegen keine Befreiungstatbestände oder die Umsetzbarkeit eines Abgabensystems gegenüber einem anderen bewerten. Diese Entscheidung soll alleine bei den jeweiligen Landkreisen beziehungsweise Großen Kreisstädten liegen.

#### Zu § 15 (Zweckbindung)

Ziel des Absatzes 1 ist die Regelung der Verwendung des Abgabenaufkommens, soweit es nicht durch Einlösung des Mobilitätsguthabens gemäß § 18 Absatz 1 verbraucht wird. Das verbleibende Abgabenaufkommen ist für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und Maßnahmen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens zu verwenden. Zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zählen insbesondere die Verbesserung des Fahrplan-, Qualitäts- und Tarifangebots, sowie die Verbesserung der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich infrastruktureller und technischer Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger.

Was unter dem Begriff des öffentlichen Personennahverkehrs zu verstehen ist, ist in § 8 Absatz 1 ÖPNVG definiert. Da Linienbedarfsverkehre nach § 44 PBefG ebenfalls als Linienverkehre anzusehen sind, fallen auch sie in den Anwendungsbereich des § 8 Absatz 1 ÖPNVG. Taxen und Mietwagen sind nur dann Teil des öffentlichen Personennahverkehrs, wenn die Voraussetzungen des § 8 Absatz 2 ÖPNVG eingehalten sind.

Nach Absatz 2 können bis zu zwei Prozent des Abgabenaufkommens für die Kommunikation zur Förderung der vermehrten Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen verwendet werden. Ziel der Verwendung von bis zu zwei Prozent des Abgabenaufkommens in Absatz 2 ist die Stärkung der Kommunikation zur Förderung der verstärkten Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen, um ein ausreichend professionelles Marketing für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote in den Stadt- und Landkreisen zu betreiben. Eine Möglichkeit, auf nachhaltige Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen, sind beispielsweise die vom für den Verkehr zuständigen Ministerium zur Verfügung gestellten Mobilitätssäulen. Die Summe von bis zu zwei Prozent ergibt sich aus Erfahrungswerten der Kampagnen des Landes, um eine ausreichende Sichtbarkeit der Maßnahme herzustellen.

Die Regelung in Absatz 3 legt zudem fest, dass das Abgabenaufkommen auch für die Einführung und Umsetzung der Abgabensysteme selbst verwendet werden darf.

#### Zu § 16 (Abgabepflichtige)

In § 16 werden allgemeine Regelungen zur Abgabepflicht getroffen. Nach Absatz 1 sind alle natürlichen Personen, die nicht volljährig sind, von der Abgabepflicht ausgenommen.

In Absatz 2 ist in Ergänzung zu Absatz 1 geregelt, dass in der Abgabensatzung eine Befreiung von der Abgabepflicht vorzusehen ist, soweit dies aus Gründen der Billigkeit oder aus Gründen des öffentlichen Interesses geboten ist.

Eine Unbilligkeit kann dann vorliegen, wenn Personen bedarfsgeprüfte Sozialleistungen vor allem zur Sicherung des Lebensunterhalts beziehen, da bei ihnen entsprechende Ausgaben bei der Ermittlung ihres Bedarfs nicht ausreichend berücksichtigt sind. Dies kann insbesondere der Fall sein bei Leistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts nach SGB II oder SGB XII (einschließlich der Leistungen nach § 65 SGB XII für stationäre Hilfe zur Pflege), entsprechenden Leistungen nach AsylbLG sowie bei Bezug von Wohngeld oder Kinderzuschlag (sowie einer entsprechenden bedarfsgeprüften Komponente bei Einführung der Kindergrundsicherung) für ein im Haushalt lebendes Kind. Hingewiesen wird auch auf Fälle, bei denen sich aufgrund der Erhebung der Mobilitätsabgabe die Frage der Hilfebedürftigkeit im Sinne des SGB II und SGB XII stellt.

Eine Abgabe in Form des wiederkehrenden Beitrags kann darüber hinaus nur dann eingeführt werden, wenn dem Beitrag ein entsprechender Vorteil gegenübersteht. Die Regelung trägt den vom Bundesverfassungsgericht in seinem Urteil zu Rundfunkbeiträgen entwickelten Grundsätzen zur Einführung von Beiträgen Rechnung. Kein Vorteil kommt in der Regel solchen natürlichen Personen zu, die aufgrund von langfristig eingeschränkter körperlicher Mobilität keine Möglichkeit haben, den öffentlichen Personennahverkehr in zumutbarer Weise zu nutzen, sowie natürlichen Personen, die aufgrund anderer Regelungen den öffentlichen Personennahverkehr in dem in Rede stehenden Gebiet kostenfrei oder stark vergünstigt nutzen. Dazu können je nach Einzelfall Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende ab 18 Jahren, Studierende, Seniorinnen und Senioren oder Menschen mit Behinderung (unabhängig davon, ob es sich um körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen handelt) zählen, die bereits auf vergünstigte Tarifangebote oder Freifahrtberechtigungen zurückgreifen.

Es steht dabei im Ermessen des Abgabeberechtigten als Satzungsgeber, ob aus sozialpolitischen Erwägungen weitere Ausnahmen von der Beitragspflicht vorgenommen werden sollen, sofern der entsprechenden Differenzierung sachgerechte Erwägungen zugrunde liegen. In diesem Zusammenhang ist vor allem auch das Sozialstaatsprinzip in den Blick zu nehmen, um eine „erdrosselnde Wirkung“ des Beitrags zu verhindern.

Bei dem Mobilitätspass für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter ist es ferner nicht ausgeschlossen, dass der Satzungsgeber Ausnahmen vorsieht, insbesondere, wenn aufgrund des Einzelfalls (wie zum Beispiel bei der Beförderung von Gütern, Material, Maschinen) eine Nutzung des ÖPNV durch den Kraftfahrzeughalter oder die Kraftfahrzeughalterin außerhalb der allgemeinen Lebenswahrscheinlichkeit liegt.

Auch wenn die Ausnahmeregelungen im Rahmen des gesetzgeberischen Gestaltungsspielraums grundsätzlich sachgerecht gestaltet werden können, ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Einzelfall ein konkret-individueller Vorteil aufgrund der besonderen Umstände nicht gegeben ist. So könnte beispielsweise bei dem Mobilitätspass für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter für Vorführwagen oder Wagen mit Tageszulassung für Verkaufszwecke ein konkret-individueller Vorteil abgelehnt werden.

Um für entsprechende „Härtefälle“ eine individuelle Betrachtung zu ermöglichen, wurde in Absatz 3 ein individuelles Antragsrecht mit der Möglichkeit einer Befreiung von der Beitragspflicht vorgesehen. Der Befreiungsantrag ist barrierefrei zu gestalten.

## Zu § 17 (Abgabenhöhe)

Die Entscheidung über die Abgabenhöhe wird nach § 17 Absatz 1 in das Ermessen des Satzungsgebers gestellt, wobei der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz sowie die abgabenrechtlichen Grundsätze des Äquivalenz- und Kostendeckungsprinzips einzuhalten sind. Auch im Übrigen sind die allgemeinen Grundsätze zur Bemessung von Beiträgen zu beachten. Bei der Bemessung der Abgabenhöhe sind zudem jeweils die konkreten Gegebenheiten und Rahmenbedingungen vor Ort (insbesondere auch das konkret vorhandene Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs) maßgeblich. Die Höhe der Abgabe ist in Ansehung des Äquivalenzprinzips auf die Höhe des teuersten vor Ort angebotenen Monatstickets für den öffentlichen Personennahverkehr begrenzt.

Sofern nicht bestimmte Personengruppen bereits nach § 16 generell von der Abgabepflicht ausgenommen sind, kann für diese Personengruppen eine Abgabenermäßigung vorgesehen werden, sofern dies im Rahmen einer Gesamtabwägung sachgerecht erscheint. Hierbei sind insbesondere die jeweilige finanzielle Belastung und damit die Intensität des Grundrechtseingriffs maßgeblich.

Absatz 2 regelt daher, dass Differenzierungen bei der Abgabenhöhe vorgesehen werden können, wenn sich dies insbesondere aus sozialen oder klimapolitischen Gründen als sachgerecht erweist.

## Zu § 18 (Mobilitätsguthaben)

Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätspasses ist die Einräumung eines Mobilitätsguthabens im Gegenzug zu der von dem Abgabepflichtigen erbrachten Zahlung. In Absatz 1 ist geregelt, dass dieses Guthaben zum Erwerb von nicht übertragbaren personalisierten Zeitkarten des Nahverkehrsangebots im öffentlichen Personennahverkehr ab einem Geltungszeitraum von mindestens einer Woche verwendet werden kann. Die Personalisierung der Zeitkarten ist notwendig, um einen Handel auf dem Verbrauchermarkt zu unterbinden, da – abhängig von den jeweils vor Ort geltenden Tarif- und Beförderungsbedingungen – diese Zeitkarten des öffentlichen Personennahverkehrs gegebenenfalls übertragbar sind.

Die Einlösung des Mobilitätsguthabens ist jeweils bei dem Verkehrsverbund vor Ort möglich und auf die dort vertriebenen Nahverkehrsangebote (kein Fernverkehr) beschränkt. Nahverkehrsangebote mit weiterem räumlichen Geltungsbereich, wie etwa der BW-Tarif oder das Deutschlandticket, sind inbegriffen. Die Einlösung (nur) beim Verkehrsverbund vor Ort führt nach aktuellem Stand dazu, dass im Rahmen der noch zu regelnden Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket, die Einnahmen jedenfalls zum Großteil den Verkehrsunternehmen vor Ort zugeschrieben werden. Sollte das Deutschlandticket nicht bei den Verkehrsverbänden vor Ort vertrieben werden, müsste – um eine Einlösung des Guthabens auch hierfür zu gewährleisten – die Beschränkung der Einlösemöglichkeiten gegebenenfalls noch entsprechend angepasst werden. Schließlich ist festgelegt, dass das Mobilitätsguthaben bis zum Verfall aufsummiert werden kann.

Nach Absatz 2 verfällt das Guthaben zwölf Monate nach der Bereitstellung. Dieser Zeitraum ist ausreichend, damit für die Abgabepflichtigen eine realistische Möglichkeit zur Nutzung des Guthabens als ein konkret-individueller Vorteil besteht, selbst wenn es Zeiträume innerhalb eines Jahres gibt, in denen das Guthaben objektiv nicht genutzt werden kann (zum Beispiel Krankheit oder Urlaub).

In Absatz 3 ist geregelt, dass das Mobilitätsguthaben einer natürlichen Person nicht auf eine andere natürliche Person übertragen werden kann. Dies ist sachgerecht, da mit der Abgabe die Lenkungswirkung verbunden ist, die Abgabepflichtigen zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu bewegen. Allerdings können die Abgabeberechtigten abweichend hiervon eine Übertragbarkeit zwischen natürlichen Personen regeln. Die Möglichkeiten einer Übertragbarkeit sollten dabei klar definiert und so gestaltet sein, dass ein „Guthabenhandel“ ausgeschlossen ist (z. B. durch Übertragbarkeit nur innerhalb eines Haushalts, zwischen engen Familienmitgliedern o. ä.). Sofern beim Mobilitätspass für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter nach § 20 der Beitrag von juristischen Personen erhoben wird, ist eine „Weiterleitung“ des gewährten Guthabens im

Grundsatz erforderlich; hierzu sind entsprechende Regelungen in § 20 Absatz 4 enthalten.

Absatz 4 legt fest, dass die Abgabeberechtigten selbst das Mobilitätsguthaben zu verwalten haben.

Die Regelung ermöglicht es auch, etwa über die Tarifbestimmungen, insbesondere für Zeitkarten, die Nutzung anderer Mobilitätsformen (On-Demand- oder Sharing-Angebote) zu bewirken.

#### Zu § 19 (Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner)

Die Einführung eines Mobilitätspasses für Einwohnerinnen und Einwohner kommt in der Form eines Beitrags in Betracht. Denn der Beitrag wird für die Bereitstellung einer staatlichen Leistung beziehungsweise Einrichtung erhoben; es geht somit um die potenzielle Nutzbarkeit der staatlichen Leistung. Es ist nicht beabsichtigt, ein zusätzliches Entgelt für die tatsächliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs einzuführen. Vielmehr sollen neben der mit Einführung des Mobilitätspasses verbundenen Lenkungswirkung Mittel generiert werden, um damit das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs grundsätzlich (mit) zu finanzieren und auszubauen, unabhängig davon, ob die Einwohnerin oder der Einwohner das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs im konkreten Fall tatsächlich nutzt. Denn ungeachtet der individuellen Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs kommen die mit der Einführung des Beitrags verbundenen Wirkungen grundsätzlich sämtlichen Einwohnerinnen und Einwohnern zugute etwa als Nutznießerinnen/Nutznießern der Entlastung von Straßen und einer besseren Erreichbarkeit etc. (sogenannte Drittnutzerfinanzierung). Im Übrigen liegt auch keine Steuer vor, da diese für die Deckung des allgemeinen Finanzbedarfs – und nicht wie hier zur (Mit-)Finanzierung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs – eingesetzt wird.

In Absatz 1 ist der Kreis der Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldner geregelt. Als Abgabeberechtigte für einen Mobilitätspass in Form eines Einwohnerinnen-/Einwohner-Beitrags kommen sowohl Stadt- und Landkreise als auch Große Kreisstädte in Betracht. Denn aus kommunalrechtlicher Sicht sind sowohl Stadt- und Landkreisen als auch Gemeinden in Form einer Großen Kreisstadt Einwohnerinnen und Einwohner zugeordnet. Nach § 9 LKrO BW sind Einwohnerinnen und Einwohner eines Landkreises all jene Personen, die in einer Gemeinde beziehungsweise in einem gemeindefreien Grundstück des Landkreises wohnen. Nach § 10 GemO BW sind Einwohnerinnen und Einwohner einer Gemeinde wiederum all jene, die in der Gemeinde wohnen. Maßgeblich ist hierbei der öffentlich-rechtliche Begriff des Wohnens, wie er im Bundesmeldegesetz zum Ausdruck kommt.

Nach Absatz 2 regeln die Abgabeberechtigten im Rahmen ihrer jeweiligen Satzung nach eigenem Ermessen die Einzelheiten zu den Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldnern einschließlich Ausnahmen sowie Möglichkeiten zur Befreiung und Ermäßigung (vergleiche auch § 16 Absatz 2 und § 17 Absatz 2). Eine Ausnahme könnte beispielsweise für Menschen, die aufgrund ihres Behinderungsgrades im ÖPNV freifahrtberechtigt sind, erfolgen.

Beim Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner unterliegen im Grundsatz sämtliche Einwohnerinnen und Einwohner der jeweiligen abgabeberechtigten Gebietskörperschaft einer Abgabepflicht. Die Abgabepflicht trifft damit grundsätzlich jede(n), der oder die in der entsprechenden Gebietskörperschaft wohnt. Um von vornherein eine Einzelfallprüfung zu vermeiden, ist nach Absatz 3 für alle Einwohnerinnen und Einwohner mit Nebenwohnsitz die Möglichkeit vorzusehen, sich auf Antrag von der Abgabepflicht befreien zu lassen, wenn eine Abgabe am Hauptwohnsitz im Zuständigkeitsgebiet eines anderen Abgabeberechtigten geleistet wird.

#### Zu § 20 (Mobilitätspass für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter)

Die Einführung eines Mobilitätspasses für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter nach Absatz 1 kommt in der Form eines Beitrags in Betracht, da die Abgabe die potenzielle Nutzbarkeit der staatlichen Leistung „öffentlicher Per-

sonennahverkehr“ betrifft. Das betrifft sowohl natürliche als auch juristische Personen. Bei natürlichen Personen ist dabei Anknüpfungspunkt der Wohnsitz, bei juristischen Personen der jeweilige Betriebs- oder sonstige Sitz, auf den ein Kraftfahrzeug zugelassen ist.

Aus praktischen Gründen bietet sich bei dem Beitrag für Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughalter die Anknüpfung an die Zulassungsdaten an. Denn die Zulassungsdaten können rechtssicher und mit überschaubarem Aufwand vom Abgabeberechtigten eingeholt werden.

Wird der Beitrag an die Zulassung geknüpft, kann er nur von Halterinnen und Haltern eines Fahrzeuges erhoben werden, das dem Anwendungsbereich der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) unterfällt. Nach § 1 FZV ist die Verordnung anzuwenden auf die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h. Nach § 2 Nummer 1 FZV sind Kraftfahrzeuge alle nicht dauerhaft spurgeführten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden. Wann ein Kraftfahrzeug mit Maschinenkraft bewegt wird, ergibt sich anhand der EG-Typgenehmigung (§ 2 Nummer 4 FZV), die in verschiedenen europäischen Rechtsverordnungen definiert ist. Vom Anwendungsbereich der FZV sind also zunächst solche Fahrzeuge ausgenommen, die sich ohne beziehungsweise nur mit Unterstützung von Motorenkraft fortbewegen (insbesondere Fahrräder; auch mit Motorunterstützung bis 25 km/h).

Da die Anforderungen an die Eröffnung des Anwendungsbereichs der FZV sehr niedrigschwellig sind, ist die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die unter die FZV fallen, sehr umfangreich. In Absatz 2 ist daher geregelt, dass bezüglich der Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldner und der Abgabenhöhe Differenzierungen in der Satzung des Abgabeberechtigten vorgesehen werden können (siehe auch § 16 Absatz 2 und § 17 Absatz 2). Unter Beachtung des Gleichheitssatzes nach Artikel 3 Absatz 1 GG können beziehungsweise müssen – unabhängig von allgemeingültigen Ausnahmen – bestimmte Ausnahmen festgelegt werden. Diese Ausnahmen würden fahrzeugbezogen und somit für natürliche und juristische Personen, auf die das entsprechende Kraftfahrzeug zugelassen ist, gleichermaßen gelten.

Die in der FZV aufgeführten Kraftfahrzeug-Gruppen bieten sachgerechte Differenzierungsmöglichkeiten. Denkbar sind insbesondere Ausnahmen für Fahrzeuge, die vom Zulassungsverfahren ausgenommen sind (zum Beispiel Leichtkrafträder und Kleinkrafträder).

Im Rahmen des Absatz 2 bleibt den Abgabeberechtigten auch Spielraum hinsichtlich der Gestaltung, wie bei der Abgabebemessung mit Zweitfahrzeugen oder weiteren Fahrzeugen umzugehen ist. Es sind dabei die allgemeinen Regelungen zur Abgabenhöhe in § 17, insbesondere das Äquivalenzprinzip, zu beachten. Soweit natürliche Personen mehrere Fahrzeuge halten, ist eine Differenzierung vorzusehen, die die Lenkungsfunktion des Mobilitätspasses berücksichtigt. Dabei darf von einer natürlichen Person, die mehrere Fahrzeuge hält, in der Regel nur einmal eine Abgabe erhoben werden. Ausnahmen können aber insbesondere für die Fälle vorgesehen werden, in denen die Fahrzeuge von mehreren natürlichen Personen genutzt werden können.

Das Halten von steuerbefreiten Fahrzeugen nach § 3 KraftStG führt nach Absatz 3 nicht zu einer Abgabepflicht. Darunter fallen unter anderem Behördenfahrzeuge, Straßenreinigung, Feuerwehr, Kraftomnibusse im Linienverkehr, landwirtschaftliche Fahrzeuge. Es handelt sich um Kraftfahrzeuge, die Aufgaben im allgemeinen öffentlichen Interesse wahrnehmen. Da in diesen Fällen die Lenkungswirkung des Beitrags nicht erreicht werden kann, sind diese Halter/Halterinnen von der Abgabepflicht auszunehmen.

Darüber hinaus können die Abgabeberechtigten im Rahmen ihrer jeweiligen Satzungen eine Befreiung oder Beitragsermäßigung für Elektrofahrzeuge vorsehen. Nach § 3d KraftStG sind solche Fahrzeuge längstens bis zum 31. Dezember 2030 von der Kraftfahrzeugsteuer befreit.

In Absatz 4 ist eine abweichende Regelung zur Übertragung des Mobilitätsguthabens beziehungsweise zur Nutzbarkeit des Guthabens normiert. Denn das Mobilitätsguthaben kann bei Beitrag für Kraftfahrzeughalterinnen und -haltern auch

juristischen Personen zugutekommen, die selbst nicht den öffentlichen Personennahverkehr nutzen können.

Insofern muss eine Übertragbarkeit dieses Mobilitätsguthabens von der beitragsleistenden juristischen Person auf eine natürliche Person möglich beziehungsweise das Guthaben muss auf eine andere Art und Weise für die juristischen Personen nutzbar sein. Andernfalls käme diesen insoweit kein individueller Vorteil zugute, der zusätzliche Rechtfertigung des Beitrags ist. Aus diesem Grund kann das anfallende Mobilitätsguthaben wahlweise für die Finanzierung von sogenannten Jobtickets oder für den Erwerb von Zeitkarten des öffentlichen Personennahverkehrs für ihre Betriebszugehörigen, die zwischen diesen möglichst flexibel übertragbar sind, eingesetzt werden.

Zu § 21 (Ausreichendes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs)

Aus dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Rundfunkbeitrag ergibt sich als zwingende Voraussetzung für die Einführung eines Beitrags, dass für die Abgabepflichtigen eine realistische Möglichkeit besteht, die öffentliche Leistung – hier den öffentlichen Personennahverkehr – tatsächlich nutzen zu können. Die Abgabepflichtigen sollen vorliegend im Grundsatz ein Mobilitätsguthaben erhalten, welches beim Kauf von Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr genutzt werden kann. Damit eine realistische Möglichkeit der Inanspruchnahme dieses Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs für den Einzelnen besteht, muss eine ausreichende Erschließung gegeben sein. Für bestimmte – nicht mit dem öffentlichen Personennahverkehr angeschlossene – (Teil-)Gebiete ergibt sich somit die generelle Unzulässigkeit einer Einführung des Beitrags. Dies ist in Absatz 1 geregelt.

Die Konkretisierung dieser Vorgabe beziehungsweise eine Definition ist in Absatz 2 vorgenommen worden, wonach ein ausreichendes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs dann gegeben ist, wenn der öffentliche Personennahverkehr den ganzen Tag über als zumutbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Zuständigkeitsgebiet des Abgabeberechtigten beziehungsweise in einem Teilgebiet hiervon, für das er den Beitrag erhebt, eingestuft werden kann. Die Prüfung und Feststellung, ob ein entsprechend ausreichendes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs vor Ort vorhanden ist, obliegt dabei dem Abgabeberechtigten, der den Beitrag einführen möchte. Welche Formen der Mobilität dem öffentlichen Personennahverkehr zugeordnet werden können, ist den Erläuterungen zu § 15 zu entnehmen.

Das Gesetz gibt insoweit Leitplanken für die zugrundeliegende Prüfung vor, die hierfür in der Regel erfüllt sein müssen; hierbei wird zwischen Verdichtungsraum und ländlichem Raum sowie verschiedenen Verkehrszeiten differenziert: Insbesondere kommt es auf eine ausreichende Taktung zu den gängigen Verkehrszeiten und dabei vornehmlich auf eine ausreichende Taktichte in der Hauptverkehrszeit sowie auf die Anbindung und Erreichbarkeit des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs im Übrigen (insbesondere Entfernung zur nächsten Haltestelle) an. Die im Rahmen des Absatzes 2 definierte ÖPNV-Anbindung muss dabei nicht in alle Richtungen gleichermaßen existieren, sondern ist am Zentrale-Orte-System in Richtung der Hauptlast des öffentlichen Personennahverkehrs auszurichten. Für eine ausreichende ÖPNV-Anbindung im Sinne des Gesetzes reichen Verbindungen mit entsprechender Taktung in die nächsthöhere Raumordnungsebene sowie in die Gegenrichtung aus.

Eine zumutbare Anbindung definiert sich anhand objektiver Kriterien.

Für die Definition der unterschiedlichen Raumkategorien und die Einordnung der Gebiete wird in Absatz 3 auf den jeweils geltenden Landesentwicklungsplan verwiesen. Da die Raumkategorie „Teilort“ dort nicht enthalten ist, trifft Absatz 3 insoweit eine eigene Begriffsdefinition. Der Begriff Teilort ist gleichbedeutend mit dem Begriff des Ortsteils im Sinne der Gemeindeordnung BW.

In Absatz 4 ist deklaratorisch festgehalten, dass das ausreichende Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs bereits zum Zeitpunkt der Einführung des Abgabeminstruments in der Form des Beitrags vorliegen muss.



## Baden-Württemberg

NORMENKONTROLLRAT BADEN-WÜRTTEMBERG

01.10.2024

### Stellungnahme des Normenkontrollrates Baden-Württemberg gemäß Nr. 4.1 VwV NKR BW

#### **Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG)**

NKR-Nummer 82/2/2022, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Der Normenkontrollrat (NKR) Baden-Württemberg hat sich mit dem Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens befasst.

#### **I. Im Einzelnen**

Mit dem Regelungsvorhaben soll ein Rahmen für eine effektive und zukunftsorientierte Ausgestaltung einer nachhaltigen Mobilität in Baden-Württemberg geschaffen werden. Als Rahmengesetz soll das Landesmobilitätsgesetz (LMG) bestehende verkehrsträgerspezifische Landesgesetze ergänzen. Der allgemeine Teil des LMG definiert Zweck und Ziele des Gesetzes sowie Begriffsbestimmungen.

Der besondere Teil enthält mehrere Bestimmungen, die insbesondere zur Verkehrswende und zur Änderung des Mobilitätsverhaltens beitragen sollen:

- Nach jedem Unfall mit Verkehrstoten an einem verkehrlichen Knotenpunkt oder einer Unfallhäufungsstelle soll durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde unverzüglich geprüft werden, ob Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Unfälle ergriffen werden können.
- Stadt- und Landkreise haben jeweils eine Kreiskoordinatorin bzw. einen -koordinator für die Radverkehrsnetze zu bestellen. Diese wirken auf durchgängige und sichere Radverkehrsnetze hin. Sie unterstützen kreisangehörige Gemeinden bei der Planung, dem Ausbau und der Erhaltung von Radverkehrsnetzen und beraten zu Förderprogrammen.
- Mit dem Vorhaben sollen auch Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes des Bundes (SaubFahrzeugBeschG) umgesetzt werden. Demnach haben öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen die Mindestziele der Clean Vehicles Directive der EU einzuhalten. Die Länder müssen die Einhaltung der Mindestziele überwachen und dem Bund berichten. Dazu soll eine „Überwachungsbehörde“ beim Regierungspräsidium Karlsruhe geschaffen werden. Es werden mehrere Berichtspflichten für die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber geregelt. U. a. haben sie eine elektronische Kopie der Vergäbebekanntmachung innerhalb eines Monats nach Absendung an die zuständige Behörde zu übermitteln. Außerdem müssen sie einmal im Jahr über die beschafften Straßenfahrzeuge berichten. Die zuständige Behörde kann weitere Unterlagen und Informationen anfordern. Das Verkehrsministerium wird ermächtigt, Näheres in einer Verwaltungsvorschrift zu regeln.

Seite 1 von 6

- Mehrere Auftraggeber können untereinander vertraglich vereinbaren, dass sie die Mindestziele im jeweiligen Referenzzeitraum gemeinsam erfüllen. Dazu sind Regelungen in einer Vereinbarung zu treffen. Die Vereinbarung ist der zuständigen Behörde innerhalb eines Monats nach ihrer Wirksamkeit vorzulegen.
- Es wird die Grundlage geschaffen, dass das Land ein öffentlich zugängliches informationstechnisches System mit kostenlosen Mobilitätsdaten zur Verfügung stellt. Betreiber und Vermittler von Verkehrsdienstleistungen, einschließlich Betreiber des ÖPNV und Betreiber von Verkehrsinfrastrukturen, müssen vorhandene Mobilitätsdaten zur freien und kostenlosen Weiterverwendung an das Land übermitteln. Das Verkehrsministerium wird ermächtigt, besondere Vorschriften in einer Verordnung zu regeln.
- Das Verkehrsministerium kann bei den Betreibern von Elektrizitätsversorgungsnetzen und bei Eigentümern privater Grundstücke Daten zu Lage und Art vorhandener sowie geplanter Ladeinfrastruktur erheben.
- Es wird die Datenerhebung und -verarbeitung zum Zweck der Digitalen Parkraumkontrolle geregelt. Darunter fällt insbesondere die stichprobenartige Überprüfung mit einem mobilen Scan-Fahrzeugen.
- Es werden Voraussetzungen und Abgabemodelle für die Einführung eines Mobilitätspasses geregelt. Abgabeberechtigte sind interessierte Stadt- und Landkreise (unter bestimmten Voraussetzungen auch Große Kreisstädte). Abgabenschuldnerinnen bzw. -schuldner können die Einwohnerinnen und Einwohnern („Einwohnermodell“) oder die Kraftfahrzeughalterinnen und -halter („Kfz-Haltermodell“) sein. Im Gegenzug sollen die Zahlenden ein Mobilitätsguthaben in der Höhe der zu leistenden Abgabe erhalten. Näheres ist in kommunalen Satzungen zu regeln. Das Verkehrsministerium wird ermächtigt, Einzelheiten zum Ausschluss von Doppelbelastungen durch eine Verordnung zu regeln. Bei Bedarf kann eine Stelle eingerichtet werden, die die Umsetzung der Abgabinstrumente landesweit koordiniert.

Das Ressort hat die Bürokratielasten mit Unterstützung der Stabstelle für Bürokratieentlastung beim Statistischen Landesamt geschätzt und stellt sie wie folgt dar:

- Für die Bürgerinnen und Bürger entstehen keine zusätzlichen Bürokratielasten.
- Für die Wirtschaft entsteht ein einmaliger Aufwand in Höhe von rund 0,08 Millionen Euro. Zusätzlich entsteht jährlicher Aufwand in Höhe von rund 0,03 Millionen Euro. Davon fallen Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Höhe von rund 0,08 Millionen Euro einmalig an und rund 0,03 Millionen Euro jährlich. Drei neue Informationspflichten führen zu Bürokratiekosten von 0,03 Millionen Euro jährlich.
- Für die Verwaltung (Land und Kommunen) fällt zusätzlicher Aufwand von rund 8,5 Millionen Euro jährlich an. Davon sind rund 3,5 Millionen Euro Sowieso-Kosten. Das Ressort meint damit den Aufwand, der auf die Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG zurückzuführen ist. Außerdem entsteht ein einmaliger Aufwand von rund 1,4 Millionen Euro.

Zu den Regelungen zum Mobilitätspass wurden die Bürokratielasten nicht geschätzt. Das Ressort begründet dies damit, dass die Regelungen keinen unmittelbaren Aufwand auslösen, da sie die Ermächtigungsgrundlage zur Einführung eines Mobilitätspasses in Stadt- und Landkreisen oder Großen Kreisstädten darstellen. Der Aufwand könne erst bei der Umsetzung des Mobilitätspasses durch die Kommune selbst ermittelt werden.

## II. Votum

Der NKR wurde vom Ressort zu zwei früheren Entwürfen des LMG beteiligt. Er hatte früh insbesondere den Umfang der Dokumentations- und Berichtspflichten kritisch angemerkt. Er begrüßt insofern, dass diese inzwischen reduziert wurden.

Das Ressort ist einer Empfehlung des NKR gefolgt und hat einen Praxis-Check zu einzelnen Regelungen des LMG durchgeführt. Außerdem hatte der NKR seinerzeit dem Ressort die Berechnung des Erfüllungsaufwands empfohlen, damit der Aufwand für die Normadressaten transparent gemacht wird. Der NKR begrüßt, dass das Ressort die Bürokratielasten mit Unterstützung der Stabsstelle im Statistischen Landesamt grob geschätzt hat. Die Zahlen verdeutlichen, dass es sich um ein Regelungsvorhaben mit erheblichen Auswirkungen für den Normadressaten Verwaltung handelt. Der NKR bedauert, dass die Schätzungen nicht auch den Aufwand für die Umsetzung des Mobilitätspasses umfassen. Erfahrungswerte aus den Modellkommunen (Stadt Freiburg, Stadt Karlsruhe und Ortenaukreis) könnten für eine Entscheidungsfindung vor Ort hilfreich sein und Anhaltspunkte zur Ausgestaltung des Mobilitätspasses bieten. Außerdem ist davon auszugehen, dass für Bürgerinnen und Bürger ein Aufwand entsteht, der davon abhängig ist, ob das „Einwohner-“ oder das „Kfz-Haltermodell“ gewählt wird.

Aus Bürokratie-Sicht hält der NKR das Regelungsvorhaben noch an folgenden Punkten für überreguliert bzw. empfiehlt, aufwandsärmere Möglichkeiten zu prüfen:

- Der NKR bezweifelt, ob zur Vermeidung von Verkehrstoten die Prüfung von Unfallstellen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde notwendig ist. Grundsätzlich nimmt bereits die Unfallkommission solche Aufgaben wahr und trifft verkehrsrechtliche Anordnungen. Hier besteht die Gefahr, dass Doppelzuständigkeiten geschaffen werden.
- Der NKR sieht die Einrichtung von **Kreiskoordinatorinnen bzw. -koordinatoren für die Radverkehrsnetze** aus folgenden Gründen kritisch:
  - Aus Sicht des NKR wird dadurch unnötige strukturelle und personelle Bürokratie aufgebaut. Die Planung von Radwegen und die Akquise von Fördermitteln sind schon jetzt Thema in den Stadt- und Landkreisen.
  - Zudem wurden mit dem Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren für Mobilität und Klimaschutz in den Landkreisen mit ähnlichem Aufgabenprofil geschaffen. Hier kann es in der Praxis zu Überschneidungen und Abstimmungserfordernissen der beiden Beauftragten kommen. Der NKR hält es daher für dringend geboten, dass bei der Schaffung neuer Beauftragter bestehende Strukturen stärker berücksichtigt werden.
  - Solche Koordinationsstellen binden Personal, das für andere Aufgaben nicht zur Verfügung steht. In Zeiten des Fachkräftemangels ist dies problematisch.
- Der NKR rät, bei der **Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG** bzw. der Clean Vehicles Directive der EU auf sog. Gold Plating zu verzichten. Zusätzliche Belastungen für Wirtschaft und Verwaltung entstehen häufig dadurch, indem der Bundes- und/oder der Landesgesetzgeber in der Umsetzung Vorgaben verschärft oder zusätzliche Vorschriften einführt. Das SaubFahrzeugBeschG enthält bereits Berichts- und Informationspflichten für öffentliche Auftraggeber und Sektorauftraggeber.
- Der NKR empfiehlt, dass auch das Land Baden-Württemberg der Branchenvereinbarung zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG im Busbereich beitrifft. 14 Länder (darunter alle Flächenländer) sind der Branchenvereinbarung im Busbereich beigetreten.

Kernanliegen der Branchenvereinbarung ist es, den Auftraggebern und Verkehrsbetrieben eine hohe Flexibilität bei der Einhaltung der Mindestziele zu eröffnen. Sie bietet die Möglichkeit, dass die erforderlichen Mindestziele in den beteiligten Ländern insgesamt erreicht werden. Das SaubFahrzeugBeschG sieht die Möglichkeit einer Kompensation unter den Auftraggebern ausdrücklich vor. Mit dem Beitritt zur Branchenvereinbarung könnten bestehende Strukturen und etablierte Datenmeldewege genutzt werden. Ein Koordinierungskreis unter dem Vorsitz des Landes Nordrhein-Westfalen begleitet die Umsetzung der Branchenvereinbarung und trägt Daten zusammen. Der NKR unterstützt grundsätzlich solche eigenverantwortlichen Lösungen. Auch die Kommunalen Landesverbände und die Omnibusbranche fordern einen Beitritt.

- Die Landeslösung zur Umsetzung der Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG sieht der NKR aus folgenden Gründen kritisch:
- Im Vergleich zu einem früheren Entwurf sollen sich Auftraggeber zusammenschließen können, um die Mindestziele zu erreichen. Dadurch kann etwas Flexibilität bei der Zielerreichung gewährleistet werden. Dennoch sind die Suche nach geeigneten Partnern und entsprechende Vereinbarungen mit Aufwand verbunden. Der Regelungsentwurf verlangt überwies, dass getroffene Vereinbarungen der zuständigen Behörde vorgelegt werden müssen. Hierfür wurden keine Bürokratielasten geschätzt. Der NKR bezweifelt die Praxistauglichkeit dieser Regelung. Unklar ist, ob ländlich geprägte Landkreise überhaupt ausreichend Partner finden, um die Untererfüllung ausgleichen zu können.
  - Das Regelungsvorhaben sieht vor, dass eine Behörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe eingerichtet wird. Der NKR erkennt die Gefahr, dass damit unnötige Parallelstrukturen geschaffen werden. Zumindest länderübergreifende Verkehrsverbände müssen ihre Daten doppelt melden.
  - Die neue Behörde führt zu vermeidbarem Bürokratieaufwuchs. Das Ressort argumentiert, dass die Landeslösung weniger aufwändig sei und weniger Berichtspflichten umfasse als die Branchenlösung. Da die Normadressaten durch die Schaffung einer neuen Behörde einen Bürokratieaufwuchs befürchten, deutet dies darauf hin, dass der Umfang der Melde- und Berichtspflichten nicht alleiniger Indikator für die Praxis- und Vollzugstauglichkeit ist.
  - Sollte das Ressort an der Landeslösung festhalten, ist unbedingt auf eine aufwandsarme Umsetzung zu achten. Der NKR erkennt, dass das Ressort durch die Übermittlung der Vergabebekanntmachung innerhalb eines Monats auf elektronischem Wege eine aufwandsarme Lösung ermöglichen will. Ferner haben die Auftraggeber einmal im Jahr der zuständigen Behörde über die beschafften Fahrzeuge zu berichten. Zusätzlich soll die zuständige Behörde weitere Unterlagen und Informationen zu diesen Berichtspflichten einholen können. Hier besteht die Gefahr von Gold Plating. Das Ressort sollte nur restriktiv von der Ermächtigung Gebrauch machen, eine Verwaltungsvorschrift zu erlassen. Das Ressort möchte auch die Form der Datenerhebung regeln. Das kann dazu führen, dass zusätzlich zur TED-Datenbank der EU unnötige Parallelstrukturen geschaffen werden.
  - Vor dem Hintergrund hinterfragt der NKR, ob die Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG überhaupt einer gesetzlichen Grundlage bedarf. Für Zuständigkeitsfragen sind niedrigere Regelungsstufen ausreichend. Dem NKR sind keine gesetzlichen Umsetzungsregelungen anderer Länder bekannt.
- Der NKR begrüßt, dass der Mobilitätspass als freiwilliges Angebot geregelt ist. Dadurch können Stadt- und Landkreise weitgehend eigenverantwortlich entscheiden,

ob sie die Finanzierungsmöglichkeit nutzen möchten. Der NKR ist jedoch der Ansicht, dass interessierten Stadt- und Landkreisen mehr Handlungs- und Entscheidungsspielräume bei der Ausgestaltung des Mobilitätspasses eingeräumt werden sollten:

- Voraussetzung für die Einführung des Mobilitätspasses ist ein ausreichendes Angebot des ÖPNV. Aus Gesichtspunkten der Bestimmtheit ist zu begrüßen, dass der Regelungsentwurf dazu Kriterien enthält. In der Praxis führt dies dazu, dass der Mobilitätspass überhaupt nur von wenigen Stadt- und Landkreisen genutzt werden kann.
  - Der NKR anerkennt, dass das Ressort im Vorfeld Modellversuche zu verschiedenen Modellen des Mobilitätspasses durchgeführt hat. Neben dem „Einwohnermodell“ und „Kfz-Haltermodell“ wurden auch eine „Arbeitgeberabgabe“ und „Citymaut“ geprüft. Aus Sicht des NKR führen sämtliche Modelle zu erheblichen Akzeptanzproblemen bei den jeweiligen Abgabenschuldnerinnen und -schuldern. Der NKR weist darauf hin, dass die verbliebenen Modelle den Entscheidungsspielraum interessierter Stadt- und Landkreise verengen. Finanzielle Mehrbelastungen dürften von den politischen Entscheidern vor Ort kaum vermittelbar sein.
  - Der NKR geht außerdem davon aus, dass die Einführung eines Mobilitätspasses zu einem erheblichen Aufwand führen dürfte. Dieser entsteht u. a. durch die Ermittlung von Einwohnerinnen und Einwohnern bzw. Kfz-Halterinnen und -Haltern, die Befreiung von Abgabenschuldnerinnen und -schuldern mit Zweitwohnsitz, die Erhebung der Abgabe und entsprechenden Informationsschreiben sowie die Bearbeitung möglicher Einsprüche. Auch die Erstellung einer kommunalen Satzung dürfte einen hohen Abstimmungsaufwand mit den kommunalen Gremien erfordern. Gleiches trifft auf die erforderliche Abstimmung zu, um Doppelbelastungen durch verschiedene Abgaben im Kreisgebiet zu vermeiden. Aus Sicht des NKR geht der Aufwand zulasten der Praxistauglichkeit. Der NKR empfiehlt, dass das Verkehrsministerium interessierte Kommunen berät und unterstützt, indem z. B. Mustersatzungen bereitgestellt werden. Die mutmaßlich geringe Nachfrage rechtfertigt aus Sicht des NKR jedoch nicht die Einrichtung einer Stelle, die die Umsetzung der Abgabensysteme landesweit koordiniert.
  - Das Ressort plant, dass die Übertragbarkeit des Mobilitätsguthabens unter bestimmten Voraussetzungen ermöglicht werden soll. Um die Akzeptanz bei den Abgabenschuldnerinnen und -schuldern zu schaffen, könnten bei der Ausgestaltung des Mobilitätsguthabens den Kommunen weitere Spielräume eingeräumt werden.
- Der NKR begrüßt, dass beim Zustimmungsersuchen der Großen Kreisstädte zur Einführung des Mobilitätspasses beim Landkreis auf die Schriftform verzichtet wird. Bei kommunalen Gebietskörperschaften ist die Textform ausreichend, um den Urheber festzustellen.
- Der NKR hält die Regelungen zur digitalen Parkraumkontrolle für geeignet, um den Personalaufwand durch den Gemeindevollzugsdienst zu reduzieren.
- Der NKR erkennt, dass **Mobilitätsdaten** zur Verbesserung der Verkehrssituation beitragen können. Er weist darauf hin, dass bereits viele Kommunen die Daten aus eigenem Interesse erheben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine bessere Datengrundlage nicht zwangsläufig zu besseren Lösungen führt. Das ist beispielsweise der Fall, wenn die räumliche Situation zusätzliche Busspuren oder Radwege nicht zulässt (z. B. in Altstädten). Der NKR regt daher eine freiwillige Datenübermittlung durch Stadt- und Landkreise an.

- Der NKR hinterfragt den Nutzen, von Eigentümern privater Grundstücke Daten zur vorhandenen Ladeinfrastruktur zu erheben. Da die Ladeinfrastruktur nur im privaten und nicht im öffentlichen Raum genutzt werden kann, ist dem NKR nicht klar, welche Rückschlüsse das Land aus den Daten ziehen möchte.
- Der NKR plädiert dafür, dass Mobilitätsdaten im Mehrebenensystem nur einmal erhoben werden. Derzeit gibt es mehrere Initiativen für Datenplattformen auf der Bundes- und EU-Ebene. Sollten Daten in der Landesplattform eingegeben werden, dann sollte zusätzlich nicht noch eine Meldung in einer anderen Plattform nötig sein. Dazu ist eine Once-Only-Lösung sowie Schnittstellen zwischen den Plattformen zu schaffen. Voraussetzung dafür ist, dass von den verschiedenen Ebenen dieselben Daten erhoben werden.
- Der NKR bemängelt die zahlreichen unbestimmten Rechtsbegriffe und fehlenden Definitionen im Regelungsentwurf. Diese dürften auf der Vollzugsebene zu Verständnisproblemen und Rechtsunsicherheit führen. So lässt die Definition des Begriffs Mobilitätsdaten Interpretationsspielräume zu. Es muss aber deutlich sein, welche Daten von wem erfasst werden müssen. Unklar könnte auch sein, was die Aufgabe der Radverkehrskordinatorinnen und -koordinatoren, an der Aktualisierung der landesweiten Radinfrastruktursysteme mitzuwirken, genau umfasst.
- Der NKR rät dem Ressort, dass wesentliche Bestimmungen des LMG nach einem angemessenen Zeitraum evaluiert werden (z. B. nach zwei Jahren). Zur Praxistauglichkeit der Landeslösung zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG sollten dabei möglichst auch Erfahrungswerte aus anderen Ländern berücksichtigt werden. Nach zwei Jahren dürfte sich auch zeigen, ob einzelne Stadt- und Landkreise den Mobilitätspass eingeführt haben. Alternativ könnte darüber nachgedacht werden, die Regelungen zum Mobilitätspass von vornherein zeitlich zu befristen.

gez. Dr. Dieter Salomon  
Vorsitzender und Berichterstatter

gez. Margret Mergen  
stellvertretende Vorsitzende



**Baden-Württemberg  
Ministerium für Verkehr**

Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70029 Stuttgart

**Anlage zur Kabinettsvorlage Mobilitätsgesetz des Landes  
Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG)**

**Abteilung Nachhaltige Mobilität**

Name:

Telefon:

E-Mail:

Geschäftszeichen:

(bei Antwort bitte angeben)

Datum:

17. Dezember 2024

**Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg  
(Landesmobilitätsgesetz – LMG)**

**Gegenäußerung zu Einschätzung und Stellungnahme des  
Normenkontrollrats (NKR)**

Zu den unter II. der Einschätzung vom 8. Juli 2024 vorgebrachten Anregungen des NKR sowie zu den unter II. in der Stellungnahme vom 1. Oktober 2024 vorgebrachten Anregungen des NKR nimmt die Landesregierung wie folgt Stellung:

1. Zu II. Absatz 2 (Einschätzung und Stellungnahme):

Erfüllungsaufwand auch für den Mobilitätspass

Der Erfüllungsaufwand für den Mobilitätspass kann weder für die Verwaltung, noch für Bürgerinnen und Bürger abschließend ermittelt werden kann, da nicht absehbar ist, wie viele Kommunen welche Variante des Mobilitätspasses einführen werden. Die Erkenntnisse der drei Modellkommunen werden aber selbstverständlich interessierten Kommunen zur Verfügung gestellt.

Seite 1 von 5

Dorotheenstraße 8  
70173 Stuttgart  
E-Mail: [poststelle@vm.bwl.de](mailto:poststelle@vm.bwl.de)  
Telefon: +49 711 89686-0  
Dorotheenstraße 8

Homepage: [vm.baden-wuerttemberg.de](http://vm.baden-wuerttemberg.de)  
Serviceportal: [service-bw.de](http://service-bw.de)  
Datenschutz: [vm.baden-wuerttemberg.de/datenschutz](http://vm.baden-wuerttemberg.de/datenschutz)  
Homepage: [vm.baden-wuerttemberg.de](http://vm.baden-wuerttemberg.de)



2. Zu II. 1. Pfeil (Einschätzung und Stellungnahme):

Prüfung von Unfallstellen

Es werden keine Doppelzuständigkeiten geschaffen, sondern die Straßenverkehrsbehörden sind Teil der Unfallkommission und können auch in diesem Rahmen geeignete Maßnahmen prüfen. Ziel der Regelung ist, dass die Straßenverkehrsbehörden sehr zeitnah initiativ werden, insbesondere auch bei verkehrlichen Knotenpunkten, an denen die Unfallkommission nicht zwingend tätig wird.

3. Zu II. 2. Pfeil (Einschätzung und Stellungnahme):

Erfordernis Koordinatorinnen und Koordinatoren Radverkehrsnetze

Stadt- und Landkreise sollen Aufgaben im Zusammenhang mit der Koordinierung bei Ausbau und Erhaltung der baulastträgerübergreifenden Radverkehrsnetze wahrnehmen. Jeder Stadt- und Landkreis soll hierzu eine Kreiskoordinatorin oder einen Kreiskoordinator für die Radverkehrsnetze bestellen. Ein Stadt- und Landkreis kann auch auf die Bestellung einer Kreiskoordinatorin oder eines Kreiskoordinators durch Erklärung gegenüber dem für Verkehr zuständigen Ministerium verzichten.

Die Koordinatorinnen und Koordinatoren für Mobilität und Klimaschutz sind nicht für Nachhaltige Mobilität im Allgemeinen zuständig, sondern für spezifische Aufgaben im Zusammenhang mit kleinen Kommunen. Sie haben weder Know-how noch Ressourcen, um Radverkehrsnetze abzuschließen, sondern haben andere Aufgaben. Daher entstehen keine Doppelstrukturen.

4. Zu II. 3., 4. und 5. Pfeil (Einschätzung und Stellungnahme):

Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG und Branchenvereinbarung als Alternative/Berichtspflichten



- Das SaubFahrzeugBeschG überträgt die Überwachung und Sicherstellung der Mindestziele ausdrücklich den Ländern. Für den Busbereich wird das Land der bundesweiten Branchenvereinbarung, wie vom NKR vorgeschlagen, beitreten. Die Vorschriften der §§ 6 bis 10 gelten daher nicht für den Anwendungsbereich der Branchenvereinbarung. Das Land sieht für die Auftraggeber Berichts- und Nachweispflichten im geringstmöglichen Umfang vor und schafft mit der Prüfbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen zentralen Ansprechpartner. Dies sorgt für eine rechtssichere und effiziente Ausführung und stellt das Erreichen der mit der Regelung verfolgten klimapolitischen Ziele sicher. Eine Verschärfung der Mindestziele des SaubFahrzeugBeschG ist nicht vorgesehen. Die Einhaltung von bestehenden Gesetzen als Gold Plating zu qualifizieren, kann nicht nachvollzogen werden.

6. Zu II. 6. bis 9. Pfeil der Einschätzung sowie II. 6. und 7. Pfeil der Stellungnahme:

Mobilitätspass

- Ein gewisser Verwaltungsaufwand lässt sich selbstverständlich nicht vermeiden, wenn ein Mobilitätspass umgesetzt werden soll. Die Vorteile einer besseren ÖPNV-Finanzierung und einer Lenkungswirkung zur verstärkten Nutzung des ÖPNV überwiegen dabei aber klar. Um Akzeptanz für den Mobilitätspass zu schaffen, müssen die Vorteile daher klar kommuniziert und in der Folge auch sichtbar werden. Das Ministerium für Verkehr wird die Kommunen selbstverständlich unterstützen und nur dann eine Stelle einrichten, wenn dies unbedingt erforderlich ist. Es ist ein Umsetzungsleitfaden geplant. Ebenso ist eine finanzielle Unterstützung für die ersten Modellkommunen vorstellbar, da aus deren Erfahrungen andere Kommunen lernen können.

- Es wurde ausführlich geprüft, welche Freiräume für die Kommunen möglich sind und wo ggf. auch aus rechtlichen Gründen verbindliche Vorgaben gesetzt werden müssen. Zur Übertragbarkeit von Guthaben sind ausreichend Handlungsspielräume für die Kommunen vorgesehen.

Es ist richtig, dass aktuell das ÖPNV-Angebot nicht überall ausreicht, um einen Mobilitätspass flächendeckend einzuführen. An dieser Stelle sei jedoch darauf hingewiesen, dass auch eine sukzessive Einführung des Mobilitätspasses auf Teilgebieten möglich und wünschenswert ist. Dies ermöglicht, dass das in einem Teilgebiet erzielte Abgabenaufkommen auch zum Ausbau des ÖPNV in anderen Teilgebieten eines Abgabeberechtigten verwendet werden kann.



7. Zu II. 10. Pfeil der Einschätzung sowie II. 8. Pfeil der Stellungnahme:

Digitale Parkraumkontrolle

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

- 8. Zu II. 11. Pfeil der Einschätzung und II. 9. Pfeil der Stellungnahme:

Mobilitätsdaten

Bei den Regelungen zu Mobilitätsdaten geht es um eine Bündelung der Daten bei der bereits existierenden Mobilitätsdatenplattform MobiData BW, die weiter ausgebaut werden soll und damit die Möglichkeit bietet, im Sinne von Open Data möglichst viele Mobilitätsdaten aus einer Hand für interessierte Nutzende bereitstellen zu können. Um hier eine möglichst lückenlose Datengrundlage zu schaffen, ist eine Bereitstellungspflicht erforderlich.

- 9. Zu II. 12. Pfeil der Einschätzung und II. 10. Pfeil der Stellungnahme:

Daten zur vorhandenen Ladeinfrastruktur

Informationen über private Ladeinfrastruktur umfasst zum einen bspw. auch Ladeinfrastruktur auf privaten Grundstücken, die öffentlich zugänglich ist, wie z. B. bei Supermärkten. Andererseits können die Informationen auch relevant werden, weil der quantitative Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur auch davon abhängt, wie viele private Kapazitäten vorhanden sind.

- 10. Zu II. 13. Pfeil der Einschätzung und II. 11. Pfeil der Stellungnahme:

Mobilitätsdaten im Mehrebenensystem

Schnittstellen zwischen Datenplattformen von Land und Bund sind bereits eingerichtet.

11. Zu II. 14. Pfeil der Einschätzung:



Ausführungen zur Digitaltauglichkeit

Die Ausführungen sind ausreichend. Ein Digitaltauglichkeits-Check wurde durchgeführt.

12. Zu II. 12. Pfeil der Stellungnahme

- Unbestimmte Begriffe/Fehlende Definitionen

Die nicht definierten Begriffe sind mindestens einer Auslegung zugänglich und damit hinreichend bestimmt. Der Begriff der Mobilitätsdaten ist klar definiert und bewusst sehr weit gehalten, da es gerade um eine möglichst lückenlose Bündelung von Mobilitätsdaten geht. Die Aufgaben der Radkoordinatorinnen und Radkoordinatoren wurden im aktuellen Entwurf angepasst.

13. Zu II. 13. Pfeil der Stellungnahme

- Evaluation

Die einzelnen Regelungen des LMG werden selbstverständlich nach angemessener Zeit evaluiert. Dafür bedarf es aber keiner gesetzlichen Regelung. Einer zeitlichen Befristung der Regelungen zum Mobilitätspass bedarf es nicht, da die Kommunen ohnehin selbst entscheiden können, ob sie von der Ermächtigungsgrundlage Gebrauch machen wollen.

...