



Vorlage KT_22/2025
zur öffentlichen Sitzung des
Kreistags
am 18.07.2025

Anlagen

- 1: Endbericht Klimamobilitätsplan Landkreis Ludwigsburg
- 2: Maßnahmensteckbriefe
- 3: Maßnahmenliste Maßnahmenfeld 1 Infrastruktur
- 4: Maßnahmenliste Maßnahmenfeld 2 Mobilitätsangebote
- 5: Maßnahmenliste Maßnahmenfeld 3 stadtverträgliche Kfz-Verkehre
- 6: Maßnahmenliste Maßnahmenfeld 4 Stadt- und Raumentwicklung
- 7: Maßnahmenliste Maßnahmenfeld 5 Mobilitätsmanagement und -info

An die
Mitglieder
des Kreistags

Klimamobilitätsplan des Landkreises Ludwigsburg

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag beschließt den von der Kreisverwaltung und den 30 beteiligten Kreiskommunen erarbeiteten Klimamobilitätsplan für den Landkreis Ludwigsburg (Anlage 1). Dieser Beschluss bildet die formale Voraussetzung für eine mögliche erhöhte Landesförderung über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) für Maßnahmen des Landkreises und der Kommunen.
2. Der Kreistag nimmt zur Kenntnis, dass die Umsetzung und Finanzierung der einzelnen Maßnahmen vorbehaltlich entsprechender Einzelbeschlüsse und der Mittelbereitstellung im jeweiligen Haushaltsjahr sowie in der mittelfristigen Finanzplanung erfolgt.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Genehmigung des Klimamobilitätsplans Landkreis Ludwigsburg beim Land Baden-Württemberg zu beantragen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Realisierung der im Plan enthaltenen Maßnahmen des Landkreises zu gegebener Zeit vorzubereiten und den zuständigen Kreisgremien zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen, soweit nicht bereits Beschlüsse für die Einzelmaßnahmen vorliegen.
5. Der Kreistag beauftragt die Verwaltung mit der regelmäßigen Kontrolle des Umsetzungsfortschritts im Rahmen des vorgesehenen Monitorings sowie mit der jährlichen Berichterstattung im Ausschuss für Umwelt und Technik.

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	26.05.2025	öffentlich
Kreistag	Beschluss	18.07.2025	öffentlich

Klima-Auswirkung:

Gesamtergebnis des KlimaChecks:	Teilergebnis(se) des KlimaChecks:
++ Starke positive Klimawirkung!	Strategie (++)
Begründung / Einordnung / Alternativen-Prüfung:	

Sachverhalt und Begründung:

Durch die Beratung im Ausschuss für Umwelt und Technik, welcher einen positiven Empfehlungsbeschluss gefasst hat, hat die Verwaltung Optimierungsbedarf für die Nummerierung der Maßnahmen im Maßnahmenkatalog des Klimamobilitätsplans festgestellt. Die Verwaltung hat die Nummerierung überarbeitet, so dass jede Maßnahme eindeutig identifiziert werden kann, ohne dass angegeben werden muss, zu welchem Maßnahmenfeld diese gehört. Die bisherige Maßnahmennummer wurde beibehalten und mit einer vorgeschalteten Ziffer für das jeweilige Maßnahmenfeld ergänzt (Beispiel: Bisherige Bezeichnung: Maßnahmenfeld 5, Maßnahme 13; neue Bezeichnung: Maßnahme 5013).

1. Einleitung

Der Verkehrssektor ist einer der zentralen Verursacher von Treibhausgasemissionen. Mit einem Anteil von rund einem Drittel an den gesamten CO₂-Emissionen in Baden-Württemberg trägt er maßgeblich zur Klimakrise bei. Anders als in anderen Sektoren sind die Emissionen im Verkehr in den letzten Jahren kaum gesunken – im Gegenteil: Der Trend zu mehr motorisiertem Individualverkehr wirkt den bisherigen Fortschritten entgegen.

Im Landkreis wurden in der Vergangenheit bereits viele Schritte unternommen, um den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr etc.) zu stärken. Dennoch zeigt sich, dass diese Maßnahmen nicht ausreichen, um die notwendigen Emissionsminderungen zu erreichen. Der Klimamobilitätsplan (KMP) stellt einen systematischen, strategisch abgestimmten Ansatz dar, der die Mobilität im Landkreis insgesamt klimaverträglicher, effizienter und zukunftsfähig gestaltet.

Nachhaltige Mobilität ist jedoch nicht nur ein Beitrag zum globalen Klimaschutz. Sie bringt auch auf lokaler Ebene vielfältige Vorteile mit sich: Verlagerungen auf den Umweltverbund durch eine bessere Infrastruktur für nachhaltige Mobilitätsformen führen zu weniger Autos auf den Straßen. Dies bedeutet mehr Verkehrssicherheit, weniger Lärmbelastung und eine Verbesserung der Luftqualität.

Darüber hinaus eröffnet eine integrierte Mobilitätsplanung Chancen für eine sozial gerechtere Mobilität, indem sie bezahlbare und zugängliche Verkehrsangebote für alle Bevölkerungsgruppen schafft. Gerade im ländlichen Raum ist dies ein wichtiger Beitrag zur Daseinsvorsorge und zur Verbesserung der Lebensverhältnisse.

2. Ausgangslage

Der KMP ist ein strategisches Planungsinstrument, das im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KSG BW) verankert wurde. Ziel eines KMP ist es, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu reduzieren und eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung auf kommunaler Ebene zu fördern. Auf der Grundlage einer modellbasierten, ganzheitlichen Betrachtung sollen Maßnahmen entwickelt werden, die zu einer dauerhaften und erheblichen Minderung von Treibhausgasen im Verkehrsbereich führen. Das Instrument KMP richtet sich insbesondere an Stadt- und Landkreise sowie an Zusammenschlüsse von Städten mit ihren umliegenden Kommunen.

Der Klimamobilitätsplan ergänzt bestehende Verkehrs- und Mobilitätsplanungen, indem er alle Verkehrsarten ganzheitlich betrachtet, gleichwertig gewichtet und konkrete Maßnahmen zur CO₂-Reduktion zusammenführt.

Im Rahmen einer Modellphase hat sich der Landkreis Ludwigsburg darum beworben, als erster Landkreis in Baden-Württemberg einen Klimamobilitätsplan aufzustellen. Nachdem der Landkreis hierfür den Zuschlag vom Verkehrsministerium erhalten hat, fasste der AUT am 10.5.2021 (TA_20/2021) den entsprechenden Aufstellungsbeschluss.

Für das Projekt erhielt der Landkreis vom Land Fördermittel für die erforderliche Personalstelle (50 Prozent Förderung) und für die Kosten der externen Dienstleister (80 Prozent Förderung).

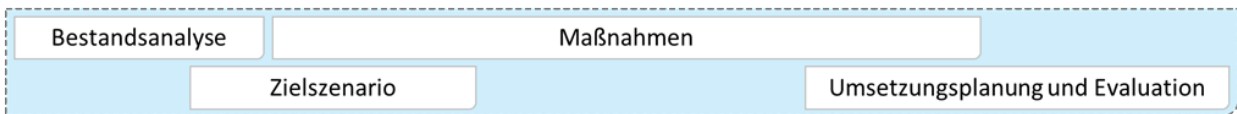
3. Prozessverlauf

Die Koordination der Erstellung des KMP erfolgte durch Fachbereich 21, GT 212 (nachhaltige Mobilität) in enger Abstimmung mit den Fachbereichen 32 (Verkehr) und 30 (Straßen) sowie den beteiligten Kreiskommunen.

Insgesamt haben sich 30 Kreiskommunen an der Erstellung des Plans beteiligt und über den Projektzeitraum von rund zweieinhalb Jahren in das Projekt eingebracht. Die nicht beteiligten Kommunen haben nachvollziehbare Gründe angeführt, warum sie nicht teilnehmen. Teilweise fehlten die notwendigen Personalkapazitäten, teilweise war der Bedarf nicht gegeben, weil bereits Verkehrskonzepte in den Kommunen vorlagen. Die Kreisverwaltung war während des gesamten Prozesses offen dafür, weitere Kreiskommunen mitzunehmen, was einige auch in Anspruch genommen haben. Auch nach dem Beschluss des KMP wird das geplante Netzwerk allen Kreiskommunen offenstehen (siehe auch Punkt 8).

Der Prozess lief über einen Zeitraum von rund zweieinhalb Jahren und bestand aus verschiedenen Phasen:

Strategische Konzepterstellung



Modellierung Verkehrsmodell

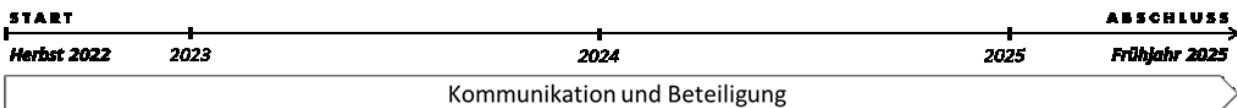
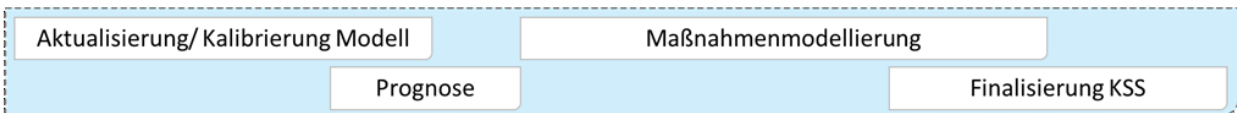


Abb. 1: Projektphasen des KMP

Zahlreiche weitere Akteure und Stakeholder wie Verkehrsunternehmen, Umwelt- und Verkehrsverbände sowie Bürgerinnen und Bürger wurden im Laufe des Verfahrens eingebunden. Im Sommer 2024 fand eine digitale Öffentlichkeitsbeteiligung statt, an der sich über 1.000 Menschen beteiligt haben.



Abb. 2: Öffentliche und nichtöffentliche Beteiligungsformate

4. Fachliche Vorgehensweise und Ergebnis

Für die Methodik und die Modellierung der Maßnahmen auf der Basis des vorhandenen Verkehrsmodells der Region Stuttgart wurde die Firma PTV beauftragt, für die Öffentlichkeitsbeteiligung die Firma ifok. Weitere und detaillierte Informationen zur Vorgehensweise und den erarbeiteten Inhalten können dem KMP (Anlage 1) entnommen werden.

Insgesamt wurden über 1.000 Maßnahmen gesammelt, wobei 95 Prozent der Maßnahmen von den Kreiskommunen eingereicht wurden. Dies zeigt, dass der KMP bei den teilnehmenden Kreiskommen als wichtiges Instrument betrachtet wird.

Die Berechnungen von PTV haben ergeben, dass die Gesamtheit der im KMP beschriebenen Maßnahmen im Zusammenspiel mit verschiedenen Entwicklungen auf europäischer, Bundes- und Landesebene eine Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Landkreis Ludwigsburg um insgesamt 40,7 % bewirken kann (Betrachtungszeitraum 2010 – 2030).

Die im Förderbescheid des Landes für die Genehmigungsfähigkeit vorgegebene Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Landkreis Ludwigsburg um mindestens 40 % ist damit erfüllt.

5. Bedeutung des Klimamobilitätsplans

Der KMP ist das Instrument zur Finanzierung der Verkehrs- und Mobilitätswende in den kommenden Jahren, da Landkreis und Kommunen gerade in Zeiten knapper Kassen von einer deutlich erhöhten Landesförderung profitieren können. Neben der großen Bedeutung für den Klimaschutz im Verkehrssektor begründet auch dieser monetäre Anreiz die erhebliche Tragweite und die Relevanz des KMP für den Landkreis Ludwigsburg.

Der fertiggestellte Plan ist ein umfassendes verkehrspolitisches und -planerisches Konzept zur konkreten Umsetzung der Klimaziele im Verkehrssektor auf kommunaler Ebene. Seine Maßnahmen bilden einen strategisch-konzeptionellen Rahmen für die Verkehrs- und Mobilitätswende im Landkreis Ludwigsburg. Die Erstellung des KMP hat die interkommunale Zusammenarbeit im Sinne einer vernetzten Kooperation von Kommunen und Landkreis im Mobilitätssektor intensiviert.

6. Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen

Der Beschluss des KMP selbst verursacht keine Kosten, die über die momentan bereitgestellten Verwaltungsressourcen hinausgehen. Er stellt per se keinen Umsetzungsbeschluss dar, sondern die Feststellung des erarbeiteten Strategiepapiers.

Für die Umsetzung von Maßnahmen ist die Bereitstellung notwendiger Finanzmittel erforderlich. Eine valide Kostenschätzung für die über 1.000 Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs ist Stand heute nicht möglich. Der genaue Zeitpunkt der Umsetzung ist in vielen Fällen noch offen. Um die Kosten zu ermitteln, sind Konkretisierungen der Planungen und der Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen erforderlich. Aus diesem Grund enthält diese Sitzungsvorlage keine Finanzierungsübersicht.

Eine Entscheidung über die konkrete Umsetzung ist in den zuständigen Gremien von Landkreis bzw. Kommunen zu treffen, sofern die jeweilige Maßnahme nicht schon bereits beschlossen wurde.

Die Umsetzung des Klimamobilitätsplans erfolgt daher ausdrücklich vorbehaltlich der notwendigen Beschlüsse und der Mittel- und Personalbereitstellung in den jeweiligen Haushalten bzw. mittelfristigen Finanzplanungen von Landkreis bzw. Kommunen.

Der vorliegende KMP wird nach dem beantragten Beschluss unverzüglich dem Verkehrsministerium zur Prüfung und Freigabe vorgelegt.

7. Erhöhte Förderquote für Maßnahmen des Klimamobilitätsplans

Die Zusammenfassung kommunaler Maßnahmen in einem Klimamobilitätsplan bietet die Chance, einen „Klimabonus“ nach § 4 Abs. 1 des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) zu erhalten. Dies bedeutet eine höhere Förderquote, für die im vom Verkehrsministerium genehmigten KMP enthaltenen, nach dem LGVFG förderfähigen Projekte. Der reguläre LGVFG-Fördersatz von 50 % kann mit dem „Klimabonus“ auf 75 % erhöht werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans ist nicht verpflichtend, das Land gibt jedoch vor, dass jede beteiligte Kommune sowie der Landkreis eine „zentrale Maßnahme“ bestimmen müssen, die besonders wirksam hinsichtlich der CO₂-Einsparung ist. Die Umsetzung dieser „zentralen Maßnahme“ ist verpflichtend, sofern eine Kommune den „Klimabonus“ für diese und alle ihre weiteren Maßnahmen erhalten möchte. Die „zentrale Maßnahme“ muss nicht als erste Maßnahme, aber zwingend bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden. Es ist möglich, zuvor auch andere Maßnahmen mit dem „Klimabonus“ fördern zu lassen. Dieser wird jedoch nur unter der Voraussetzung gewährt, dass auch die „zentrale Maßnahme“ in die Umsetzung kommt.

8. Weitere Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Kommunen

Die Kreisverwaltung plant das im Prozess entstandene Netzwerk gemeinsam mit den Kreiskommunen weiterzuführen und auszubauen. Vorgesehen sind zwei größere Netzwerktreffen pro Jahr in Präsenz. Auf Wunsch der Kommunen möchte die Kreisverwaltung zudem Austauschformate mit spezifischen Themenschwerpunkten (z.B. Ausbau der Ladeinfrastruktur) in digitaler Form anbieten. Hierzu werden die Bedarfe der Kreiskommunen abgefragt, um passgenaue Angebote machen zu können. GT 212 möchte die Kommunen bei allen Fragen rund um die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen unterstützen und Hilfestellung anbieten. Dieses kreisweite Netzwerk für nachhaltige Mobilität soll bewusst allen 39 Kreiskommunen offenstehen.