



Per E-Mail an:

Stabsstelle.Klimaschutz@um.bwl.de

**Gemeinsame Stellungnahme zum Gesetz zum Erlass eines Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes und zur Verankerung des Klimabelangs in weiteren Rechtsvorschriften**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum vorgelegten Entwurf des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes Stellung nehmen zu können.

Leider sind Formulierungen wie „Schritt in die richtige Richtung“, mit der der vorliegende Entwurf noch vor einigen Jahren kommentiert werden konnte, angesichts des enormen Zeitdrucks nicht mehr angebracht. Wir sehen dementsprechend eine Reihe von Punkten, die unbedingt aufzunehmen sind, damit das neue KlimaG seinem Anspruch gerecht wird und Baden-Württemberg auf dem Weg zur Klimaneutralität bis 2040 voranbringt. Auf diese notwendigen Ergänzungen / Änderungen gehen wir nachfolgend im Einzelnen ein.

Vor allem im Wärme- und im Verkehrssektor bleiben die Bestimmungen weit hinter dem Erforderlichen zurück. Es ist bereits abzusehen, dass die Ziele damit nicht erreicht werden. Wir sind daher der Meinung, dass auch für die einzelnen Ressorts bei Verfehlung der Ziele klare Konsequenzen formuliert werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Fritz Mielert

BUND Baden-Württemberg  
Marienstraße 28  
70178 Stuttgart  
bund.bawue@bund.net  
www.bund-bawue.de

LNV Baden-Württemberg  
Olgastr. 19  
70182 Stuttgart  
info@lnv-bw.de  
www.lnv-bw.de

NABU Baden-Württemberg  
Tübinger Str. 15  
70178 Stuttgart  
NABU@NABU-BW.de  
www.NABU-BW.de

## Stellungnahme zum Gesetzentwurf als Ganzem

Viele Formulierungen enthalten Soll-Bestimmungen, die der Dringlichkeit nicht gerecht werden. Wir empfehlen dringend eine entsprechende Nachschärfung.

### Einklagbarkeit

In Artikel 1 § 10 sind Klagen ausdrücklich ausgeschlossen. Sollte der Gesetzgeber hieran festhalten, ist das Gesetz weitestgehend unwirksam, da ohne Kontrolle der Judikative die Befolgung des Gesetzes zu einem freiwilligen Akt wird.

### CO<sub>2</sub>-Budget

Schon im Koalitionsvertrag war die Prüfung eines CO<sub>2</sub>-Budgets festgeschrieben, das eine wissenschaftliche Grundlage für politische Entscheidungen zu klimaschutzrelevanten Themen bilden könnte. Leider liegt das Ergebnis der Prüfung immer noch nicht vor und somit wurde eine weitere Chance verspielt, dieses Budget im Gesetz zu verankern und Klimaschutz ernsthaft zu betreiben.

### Klimaschutz als kommunale Pflichtaufgabe

Klimaschutz als kommunale Aufgabe wird in § 5 KlimaG BW zwar angerissen, aber nicht rechtsverbindlich festgeschrieben. Ohne Klimaschutz als kommunale Pflichtaufgabe ist das Ziel der Klimaneutralität nicht bis 2040 zu erreichen.

### Mobilitätswende

Mit Verweis auf ein eventuell im Jahr 2023 kommendes Landesmobilitätsgesetz und ein Landeskonzzept Mobilität und Klima wurde im Klimaschutzgesetz darauf verzichtet, entsprechende Regelungen festzuschreiben. Hierdurch entsteht unnötiger weiterer Zeitverlust von mindestens einem Jahr. Wir appellieren an den Gesetzgeber, die im Verkehrssektor drängenden Fragen noch im aktuellen KlimaG-Novellierungsprozess, spätestens aber im Landesmobilitätsgesetz zu regeln. Hierzu gehört vorrangig ein Straßenbaumoratorium mit einer umgehenden Einstellung aller Straßenneu- und Straßenausbauten im Außenbereich auf Landes-, Kreis- und Gemeindeebene. Daneben u.a. Verbesserung von ÖPNV und Umweltverbund, Verkehrsvermeidung, Forcierung der Antriebswende, Beschaffung, Verpflichtende Erstellung von Klimamobilitätsplänen, Mobilitätspass, Mobilitätsgarantie, Lkw-Maut und Wegfall der Stellplatzpflicht in der LBO.

Für detaillierte Vorschläge, die über den vorliegenden Gesetzentwurf hinausgehen, verweisen wir auf den [Anhang zur Mobilitätswende](#).

### Wärmewende

Es ist gut, dass der Wärmewende auch in der Neufassung des Klimaschutzgesetzes ein großer Stellenwert zugemessen wird. Allerdings fehlen etliche Aspekte, die unbedingt korrigiert gehören, um eine weitere mutwillige Verzögerung der Wärmewende zu vermeiden. Hierzu gehören u.a. eine Änderung des Landesstatistikgesetzes, um den Zugang zu Daten für die Wärmeplanung zu erleichtern, die Definition von Wärmenetzen als öffentliche Versorgungseinrichtungen in der GemO, die Verpflichtung von Wärmeversorgungsunternehmen, Transformationspläne für ihre Wärmenetze vorzulegen inkl. entsprechender Ordnungswidrigkeiten, ein Vorrang für klimaschonende Wärme inkl. einer Berücksichtigung von Klimaschutz bei der Konzessionsvergabe, eine Einspeiseverpflichtung für überschüssige Wärme, eine explizite Erwähnung von Wärmenetze im Landesplanungsgesetz, die regionale Koordination der Wärmeplanungen, ein Verweis auf den Technikkatalog für Wärmenetze und mehr Verbindlichkeit bei der Umsetzung der Wärmepläne. Ein gestaffeltes Verbot des Einbaus fossiler Heizungssysteme auf Landesebene würde als Vorgriff auf die Vorhaben auf Bundesebene die Transformation in den Heizungskellern beschleunigen. Das Land selbst kann und muss durch strenge Energiestandards für landeseigene Gebäude seine Vorbildfunktion wahrnehmen. Dem grassierenden

Fachkräftemangel sollte durch eine Reform der Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnikanlagen-mechanikerausbildungsverordnung hin zu Wärmenetzen und Wärmepumpen begegnet werden.

Für detaillierte Vorschläge, die über den vorliegenden Gesetzentwurf hinausgehen, verweisen wir auf den [Anhang zur Wärmewende](#).

### **Stromwende**

Vorgesehen ist bisher, das Landesflächenziel in § 19 weder an die faktischen Anforderungen noch an die der Bundesebene anzupassen oder gar zu regionalisieren. Nachdem nun entsprechende Ausarbeitungen der LUBW vorhanden sind, stellt eine Regionalisierung der Ausbauziele im Bereich der Windenergie keine Hürde mehr dar. Wir schlagen vor, 50 % des notwendigen Windenergie-Ausbaus gleichmäßig auf die zwölf Regionen zu verteilen und weitere 50 % entsprechend des regionalen Potenzials zuzuordnen.

### **Finanzen**

Weiterhin scheint der Gesetzgeber davon auszugehen, dass Klimaschutz weitestgehend zum Nulltarif für Land, Regionen und Kommunen zu erreichen ist. Dies ist aber nur in wenigen Bereichen der Fall. Insbesondere bei Mobilität und Wärme sind enorme Investitionen notwendig. Wir appellieren deshalb an den Gesetzgeber, die für einen fairen Beitrag Baden-Württembergs zu den internationalen Klimaschutzziele notwendigen Maßnahmen ehrlich aufzulisten, sie mit Investitionsbedarfen zu versehen und zu klären, woher die Mittel stammen sollen (Umschichtungen, Verschuldung, Erhöhung der Einnahmen). Klimaschutz unter haushälterischen Vorbehalt zu stellen, entspricht aufgrund der durch weitere Verschleppungen unkontrolliert wachsenden Klimafolgekosten weder einer soliden noch einer nachhaltigen Finanzpolitik.

### **Sonstiges**

Der Begriff der „unvermeidbaren Folgen des Klimawandels“ wird sehr häufig verwendet, ist aber nicht definiert. Wir empfehlen dringend, dies an zentraler Stelle nachzuholen.

## Stellungnahme zu den einzelnen Formulierungsvorschlägen

### Artikel 1 Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg

#### D. Kosten für den öffentlichen Haushalt

Die Bereitstellung von Ressourcen sollte ausdrücklichen Vorrang in den jeweiligen Haushaltsaufstellungsverfahren erhalten. Der vorliegende Gesetzentwurf führt in der Tat zu sehr geringen Mehrkosten, was vor allem daran liegt, dass die Vorschläge die Bereiche mit hohen Investitionsbedarfen der öffentlichen Hand nicht adressieren.

#### § 1 Zweck des Gesetzes

Zu 1.

Eine Ergänzung von Satz 1 durch „, zu klimaneutralen Industrie- und Abfallsektoren und einer klimaneutralen Land- und Forstwirtschaft“ halten wir für erforderlich, um die adressierten Sektoren besser zu umreißen.

Zu 2.

Um die Verbindlichkeit des Gesetzes zu stärken, sollte folgender Satz eingefügt werden, der gleichzeitig eine Streichung des § 10 erfordert:

„Der Schutz des Klimas nach § 1 dieses Gesetzes ist ein subjektiv einklagbares Recht.“

#### § 2 Begriffsbestimmungen

Zu Absatz 1

Eine abschließende Liste an anthropogenen Emissionen klimawirksamer Gase ist problematisch. Zumindest Stickstofftrifluorid (geregelt seit 2012 im Kyoto-Protokoll) und fluorierte Treibhausgase sollten zusätzlich mit aufgenommen werden. Weitere indirekte Treibhausgase, wie z.B. Kohlenmonoxid, Stickoxide oder flüchtige Kohlenwasserstoffe ohne Methan, sollten mitbetrachtet werden.

Zu Absatz 15

Wir empfehlen dringend, den Begriff der Versorgungsstruktur nicht auf Wärme zu begrenzen. Entweder es muss Wärmeversorgungsstruktur heißen oder aber Energieversorgungsstruktur und dann Strom und gasförmige Energieträger mit umfassen.

#### § 4 Erhalt, Schutz und Aufbau natürlicher Kohlenstoffspeicher

„Daher **sollen** natürliche Kohlenstoffspeicher im Land erhalten, geschützt und aufgebaut werden; das Land fördert vorrangig ihren Aufbau, außerdem ihren Erhalt und Schutz im **Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel**.“

Die Formulierung „sollen“ an dieser Stelle ist unangemessen schwach – besonders in Kombination mit dem Vorbehalt der verfügbaren Haushaltsmittel. Natürliche Kohlenstoffspeicher können einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten und im besten Fall gleichzeitig dem Biodiversitätsverlust entgegenwirken. Eine klare und deutliche Vorgabe in Form einer Muss-Bestimmung ist hier erforderlich und sinnvoll.

Wir bitten um Ergänzung eines weiteren Satzes:

„Diese CO<sub>2</sub>-Senkenleistungen sind im Klima-Maßnahmen-Register nach § 14 separat auszuweisen.“

## § 5 Allgemeine Vorbildfunktion der öffentlichen Hand

zu Abs 1

Wir bitten um Ergänzung im Absatz 1 (kursiv und unterstrichen)

(1) Der öffentlichen Hand kommt beim Klimaschutz und der Klimawandelanpassung unter Berücksichtigung der Klima-Rangfolge in ihrem Organisationsbereich eine allgemeine Vorbildfunktion zu. Dies gilt insbesondere für die Ausgabenpolitik, d.h. das Land stellt alle Förderrichtlinien und Subventionen, die ganz oder in Teilen den Klimaschutzziele oder den natürlichen Kohlenstoffspeicher wie Mooren nach § 4 zuwiderlaufen, zum 30.06.2023 ein, solange bis der Vorrang des Klimaschutzes eingefügt und zuwiderlaufende Fördertatbestände gestrichen wurden. Dies gilt, sofern die Organisation der Aufgabenerledigung nicht abschließend durch Bundesrecht geregelt ist oder eine gemeinsame Umsetzung von Maßnahmen durch das Land mit dem Bund oder der Europäischen Union vorgesehen ist.

Zu Absatz 2

Die Stellungnehmenden fordern, Klimaschutz als Pflichtaufgabe von Gemeinden und Gemeindeverbänden festzuschreiben. Gemeinden und Gemeindeverbände müssen vom Land rechtlich und finanziell in die Lage versetzt werden, die Pflichtaufgabe zu erfüllen.

Formulierungsvorschlag:

„(2) Die Gemeinden und Gemeindeverbände erfüllen die Vorbildfunktion in eigener Verantwortung. Sie betreiben Klimaschutz und Klimawandelanpassung auch bei einem Tätigwerden innerhalb der kommunalen Daseinsvorsorge **als Pflichtaufgabe**; Klimaschutz und Klimawandelanpassung sind öffentliche Aufgaben im Sinne von § 2 Absatz 2 der Gemeindeordnung und § 2 Absatz 3 der Landkreisordnung. **Das Land wird die Gemeinden und Gemeindeverbände rechtlich und finanziell in die Lage versetzen, die Pflichtaufgabe zu erfüllen.** Näheres wird in einer Vereinbarung zwischen Land und kommunalen Landesverbänden beschlossen werden.“

Verwiesen wird auf das Positionspapier des Klima-Bündnis (Städtetag Baden-Württemberg ist Mitglied) für die deutsche Bundes- und Landespolitik vom September 2022<sup>1</sup>: Im Namen seiner über 560 Mitgliedskommunen in Deutschland (rund 54 % der deutschen Bevölkerung) fordert das Klima-Bündnis den Bund in Zusammenarbeit mit den Bundesländern dazu auf, Klimaschutz und Klimaanpassung, in Verbindung mit einer Finanzierung gemäß dem Konnexitätsprinzip, als Pflichtaufgabe(n) für Kommunen zu verankern. Hierdurch werden eine langfristige Finanzierung, eine ausreichende Personalausstattung und eine Besserstellung von Klimaschutz und Klimafolgenanpassung im Interessenausgleich konkurrierender gesellschaftlicher Ziele erreicht.

## § 6 Allgemeine Verpflichtung zu Klimaschutz und Klimawandelanpassung; Informationsbereitstellung und Bildung

Sinnvoll ist hier eine Ergänzung der Überschrift um das Wort Bildung, außerdem eine Ergänzung der Ausführungen um einen Satz 4:

**(4) Die Landesregierung fördert die zu diesem Zweck angebotenen außerschulischen Bildungsveranstaltungen staatlicher, kommunaler und privater Erziehungs-, Bildungs- und Informationsträger. Die Landesregierung bestimmt das Nähere durch Verwaltungsvorschrift.**

<sup>1</sup> [Klimaschutz und Klimaanpassung gemäß dem Konnexitätsprinzip als kommunale Pflichtaufgabe\(n\) verankern](#)

## § 8 CO<sub>2</sub>-Schattenpreis

Die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Schattenpreises wird ausdrücklich begrüßt. Er muss ausreichend hoch angesetzt sein, um eine wirkliche Steuerungswirkung zu entfalten. Wir empfehlen einen Hinweis auf die Methodenkonvention zur Ermittlung der Umweltkosten des Umweltbundesamtes, die auch die Anwendung anderer Instrumente anstelle des Schattenpreises für einzelne Bereiche zulässt, soweit diese mindestens die gleiche Wirkung entfalten wie der CO<sub>2</sub>-Schattenpreis.

*Zu Absatz 1*

Der CO<sub>2</sub>-Schattenpreis sollte sich an der Emission von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten orientieren und alle in § 2 Abs 1 definierten Treibhausgase umfassen.

*Zu Absatz 5, Punkt 7*

Es ist nicht nachvollziehbar, warum eine Bagatellgrenze eingeführt werden soll.

*Zu Absatz 6*

Es sollte den Gemeinden und Gemeindeverbänden dringend empfohlen werden, den standardisierten CO<sub>2</sub>-Schattenpreis des Landes anzuwenden und keine hiervon abweichenden Schattenpreise einzuführen.

## § 9 Förderprogramme

*Zu Abs. 1*

Wir bitten um Änderung von Satz 3 und Ergänzung eines Satzes 5

*„... Von der Prüfung ausgenommen sind auch die Beteiligungen des Landes an Förderprogrammen von Bund und EU nicht. Denn beide haben sich zur Klimaneutralität verpflichtet. Den Klimaschutzzielen zuwiderlaufende EU- und Bundes-Programme sind diesen anzuzeigen mit der Aufforderung, sie zurückzuziehen oder abzuändern. Die Einzelheiten regelt die Landesregierung in einer Verwaltungsvorschrift, insbesondere zu Art, Umfang und Verfahren der Prüfung. Bereits zuvor sind die Prüf- und Bewilligungsstellen einer Schulung zu den Inhalten der Begriffe „Nachhaltigkeit“, „Klimaschutz“, Klimaanpassung“ und „Biodiversitätsschutz (Schwerpunkte siehe § 4) zu unterziehen, damit sie dem Klimaschutz zuwiderlaufende Projektanträge erkennen und abschlägig bescheiden können.“*

Den Absatz 3 bitten wir zu ändern (unterstrichen und kursiv):

*„Förderprogramme des Landes sollen spätestens bis zum 30.06.2023 so ausgestaltet werden, dass sie netto-treibhausgasneutral sind. Die Landesregierung prüft im Jahr 2025 den Stand der Umsetzung.*

*Begründung: Die Zielsetzung erst bis zum Jahr 2040, dem Zieljahr der Klimaneutralität (!), ist inakzeptabel. Sie widerspricht der Vorbildfunktion des Landes (§ 5), der Klimarangfolge (Vermeidung vor Minimierung und Kompensation, § 3) sowie dem Verursacherprinzip der EU im Umweltbereich. Die Landesregierung droht ihre Glaubwürdigkeit zu verlieren, wenn sie von Bürgern massive Energieeinsparung und Investitionen für Hausdämmung und PV auf Dächern verlangt, selbst aber Steuergelder in Projekte investiert, die zu zusätzlichen Treibhausgasemissionen führen.*

## § 10 Klimaschutzziele für Baden-Württemberg; Sektorziele

Der Satz „Subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen werden durch dieses Gesetz oder aufgrund dieses Gesetzes nicht begründet.“ ist ersatzlos zu streichen, wenn das Gesetz wirksam sein soll.

### § 13 Klimaschutzziele für die Unternehmen: Klimaschutzvereinbarungen

Freiwillige Klimaschutzvereinbarungen mit Unternehmen brauchen aus unserer Sicht nicht in einem Gesetz aufgeführt werden.

„(3) Das Land als Anteilseigner tritt bei Unternehmen, an denen es mehrheitlich beteiligt ist und die ein hohes Potential zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen aufweisen, im Rahmen des rechtlich Möglichen dafür ein, dass diese eine Klimaschutzvereinbarung nach dieser Bestimmung abschließen.“ Wichtig ist hier folgende Ergänzung: „Das Land setzt sich dafür ein, dass diese Betriebe sich bei ihren Klimaschutzvereinbarungen an den Klimazielen des Landes orientieren.“

### § 16 Monitoring

*Zu Absatz 2, 1., b)*

Die Sonderstellung des Wirtschaftsministeriums und der Wirtschaftsverbände ist sachlich nicht nachzuvollziehen, da es in jedem Sektor entsprechende Verbände gibt.

*Zu Absatz 2, 2., d)*

Wir begrüßen grundsätzlich die Berichtspflichten. An dieser Stelle halten wir eine Präzisierung und Stärkung der Verbindlichkeit des Gesetzes für erforderlich. Sinnvoll zu diesem Zweck ist eine Änderung der Formulierung „sowie Maßnahmenvorschlägen“ in „...einer Analyse der Ursachen der Zielabweichung und der jeweiligen Entscheidungsebene sowie **verpflichtenden Maßnahmen** zur Wiedererreicherung des Zielpfads in dem jeweiligen Sektor...“

### § 17 Klima-Sachverständigenrat

Weiterhin kommen die Formulierungen bei weitem nicht an die Kompetenzen z.B. des Sachverständigenrats für Umweltfragen der Bundesregierung heran. Ein Mindestmaß an Unabhängigkeit könnte folgende Formulierung gewährleisten: „Neben seiner beratenden Funktion für die Landesregierung ist der Beirat befugt, zu allen für die Klimaschutzpolitik bedeutsamen Vorgänge Stellung zu nehmen. Seine Öffentlichkeitsarbeit bestimmt der Beirat selbst mit dem Ziel, möglichst große Transparenz herzustellen.“

### § 18 Erfassung des Energieverbrauchs durch Gemeinden und Gemeindeverbände

Die Pflicht zur Erfassung sollte unbedingt um ein Management erweitert werden, das die Definition von Einsparzielen und deren Zielerreichung umfasst.

### § 19 Landesflächenziel; Grundsatz der Raumordnung

Es sollte ein Datum (z.B. 31.12.2025) definiert werden, bis zu dem die entsprechenden Regionalpläne überarbeitet vorzuliegen haben.

Das Flächenziel 2% für Windenergie und Freiflächen-PV passt so nicht mehr und muss an die Vorgaben des Flächenbedarfsgesetzes (1,8% allein für Windenergie) und den tatsächlichen Flächenbedarf für Freiflächen-PV angepasst und auch die Regionen heruntergebrochen werden.

Nachdem nun entsprechende umfassende Ausarbeitungen der LUBW vorhanden sind, stellt eine Regionalisierung der Ausbauziele im Bereich der Windenergie keine Hürde mehr dar. Wir schlagen vor, 50 % des notwendigen Windenergie-Ausbaus gleichmäßig auf die zwölf Regionen zu verteilen und weitere 50 % entsprechend des regionalen Potenzials zuzuordnen.

### § 20 Besondere Bedeutung von Energieeinsparung, -effizienz und erneuerbaren Energien sowie des Verteilnetzausbaus

Erzeugung, Transport und Speicherung sollten ebenso immer zusammengedacht werden wie die verschiedenen Medien Strom, Wärmeenergie, chemische Energie. Eine Beschränkung auf die

Erzeugung von Strom und Wärme wie in 2. oder die Beschränkung auf Strom wie in 3. ist nicht zeitgemäß.

### **§ 21 Pflicht zur Installation von Photovoltaikanlagen**

*Zu Absatz 1, 2.*

Die Untergrenze von 35 Stellplätzen erscheint angesichts der notwendigen Zubaurate als zu gering und sollte weiter abgesenkt werden.

*Zu Absatz 1, letzter Satz*

Wir empfehlen die Klarstellung, dass die öffentlich-rechtliche Pflicht zur Dachbegrünung keinen Widerspruch zur Erfüllungspflicht im Sinne dieses Paragrafen darstellt.

### **§ 22 Photovoltaikpflicht auf Gebäuden im Eigentum des Landes, Photovoltaik auf Parkplätzen sowie Ladeinfrastruktur**

*Zu Absatz 1*

Warum die Pflicht für Gebäude im Eigentum des Landes erst ab dem 1. Januar 2030 gelten soll, kann nicht nachvollzogen werden. Um Klimaneutralität bei den Landesgebäuden bis 2030 zu erreichen, sollte im Gegenteil auf die Nennung eines Stichtags verzichtet werden.

### **§ 23 Photovoltaik an Verkehrswegen in Baulast des Landes sowie an Verkehrswegen der Schieneninfrastruktur**

Angesichts erfolgsversprechender Versuche mit Photovoltaik über Verkehrswegen empfehlen wir, diese Anlagen in diesem Paragrafen mitzuadressieren. Insbesondere bei Tunneleinfahrten könnte eine halbtransparente Überdachung mit Solarmodulen einen doppelten Effekt erzielen, indem Strom erzeugt wird und die hellere Adaptionsbeleuchtung im Einfahrtsbereich reduziert werden kann.

*Zu Absatz 2*

Der Mindestprozentsatz von 30 kann fachlich nicht nachvollzogen werden. Eine Erhöhung auf 50 erscheint sinnvoll, um den Ausbau entsprechend zu beschleunigen.

*Zu Absatz 3*

Es sollte nicht bei einer Eignungsprüfung bleiben, weshalb wir eine Baupflicht als Folge eines positiven Prüfungsergebnisses vorschlagen.

*Zu Absatz 4*

Es sollte definiert werden, mit welcher Zielsetzung Verbesserungsvorschläge erarbeitet werden bzw. was verbessert werden soll.

### **§ 24 Beteiligung des Regierungspräsidiums zur Stärkung des Klimabelangs**

Wir begrüßen die Beteiligung des RP als Träger des öffentlichen Belangs Klimaschutz. Im Aufgabenspektrum der Regierungspräsidien zur Beteiligung zur Stärkung der Klimabelange fehlen aber der Bau und Ausbau von Verkehrswegen. Vor dem Hintergrund der Anfang 2021 neu eingerichteten Referate 45 „Regionales Verkehrsmanagement“, zu deren Aufgaben auch die Förderung einer nachhaltigen, klimaschonenden Mobilität zählt, ist das nicht nachvollziehbar. Wir regen daher an, auch den Bau und Ausbau von Verkehrswegen in § 24 aufzunehmen.

### **§ 25 Kommunale Wärmeplanung**

*Zu Absatz 2*

Wir schlagen vor, den Satz „Es sind mindestens fünf Maßnahmen zu benennen, mit deren Umsetzung innerhalb der auf die Veröffentlichung folgenden fünf Jahre begonnen werden soll“ wie folgt zu ergänzen: „...und die weiteren Maßnahmen bis 2040 zu definieren“



Die Umsetzung der Kommunalen Wärmeplanung wird von bisher fünf Projekten in fünf Jahren verstärkt durch eine Planung aller Maßnahmen bis zum Jahr 2040. Die Wärmeplanung umfasst die Darstellung des Entwicklungspfads zur Zielerreichung und der erforderlichen Umsetzungsschritte inklusive der eventuellen Transformation bestehender Wärme-, Kälte- sowie Gas- und Stromnetze. Vgl. hierzu dena-FACTSHEET<sup>2</sup>, 04/2022 und BMWK: Konzept für die Umsetzung einer flächendeckenden kommunalen Wärmeplanung als zentrales Koordinierungsinstrument für lokale, effiziente Wärmenutzung<sup>3</sup>, Stand 28. Juli 2022: „... Wärmepläne sollen nach Auffassung des BMWK zum zentralen Bezugspunkt der Entwicklung der Wärmeversorgung in der Kommune werden. Direkt und indirekt mit der Wärmeversorgung verbundene Umsetzungsinstrumente wie Förderprogramme, gesetzliche und ordnungsrechtliche Vorgaben oder Planungs- und Planfeststellungsprozesse sollen möglichst kurzfristig angepasst werden, sodass sie Bezug auf die Wärmepläne nehmen und darin getroffene Festlegungen und Entscheidungen verbindlich auch für sie gelten. Die Anforderungen an die kommunale Wärmeplanung und die Wärmepläne sollten durch das Bundesgesetz so ausgestaltet werden, dass eine anschließende Verknüpfung mit den Umsetzungsinstrumenten und übrigen gesetzlichen Vorgaben und Pflichten rechtssicher möglich ist. Anhand einiger Beispiele, die dem internen Diskussionsstand des BMWK entsprechen, soll im Folgenden verdeutlicht werden, was mit dieser rechtlichen Außenwirkung gemeint sein kann. ...“

Die Planung ist fortzuschreiben und der Rechtsaufsicht vorzulegen.

*Zu Absatz 3*

Die Wärmeplanung sollte möglichst auf alle Kommunen, mindestens aber auf alle Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohner\*innen, ggf. auch auf alle Kommunen mit der Möglichkeit interkommunaler Planungen, ausgedehnt werden.

## **§ 26 Klimamobilitätspläne**

Aus Sicht der Stellungnehmenden können Klimamobilitätspläne einen wesentlichen Beitrag zur Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen leisten. Die im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehene Freiwilligkeit („Die Gemeinden und Gemeindeverbände können im Rahmen ihrer Zuständigkeit Klimamobilitätspläne aufstellen...“) ist allerdings nicht geeignet, dem Klimaschutz im Verkehr zum Durchbruch zu verhelfen.

Die Stellungnehmenden fordern daher, analog zu den Vorschriften zur kommunalen Wärmeplanung (§ 25) auch die Klimamobilitätspläne für Gemeinden und Gemeindeverbände bis zum 31. Dezember 2023 verbindlich zu machen und mit entsprechenden Konnexitätszahlungen zu verbinden. Vor dem Hintergrund der im KlimaG BW in § 5 verankerten Vorbildfunktion der öffentlichen Hand, der mobilitätspolitischen Ziele des Landes sowie des Aufgabenprofils der Koordinatorinnen und Koordinatoren für Mobilität und Klimaschutz auf Ebene der Landkreise (§ 27) ist eine solche Verbindlichkeit sachlich zwingend geboten.

Die Verpflichtung des Landes zur Aufstellung eines Landeskonzepts Mobilität und Klima sowie eines Landesmobilitätsgesetzes fehlt und ist zu ergänzen. Eine Ergänzung ist auch notwendig zur Festsetzung des politischen Ziels bis 2030 den Treibhausgasausstoß aus dem Verkehr entlang der Sektorziele zu reduzieren.

<sup>2</sup>

[https://www.dena.de/fileadmin/dena/Dokumente/Meldungen/220407\\_dena\\_KWW\\_Factsheet\\_Eroeffnung.pdf](https://www.dena.de/fileadmin/dena/Dokumente/Meldungen/220407_dena_KWW_Factsheet_Eroeffnung.pdf)

<sup>3</sup> [Diskussionspapier des BMWK: Konzept für die Umsetzung einer flächendeckenden kommunalen Wärmeplanung als zentrales Koordinierungsinstrument für lokale, effiziente Wärmenutzung](#)

### **§ 27 Koordinatorinnen und Koordinatoren für Mobilität und Klimaschutz**

Aus Sicht der Stellungnehmenden können Koordinatorinnen und Koordinatoren für Mobilität und Klimaschutz auf Ebene der Landkreise einen wichtigen Beitrag zur Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen leisten. Vor dem Hintergrund der Vielzahl der definierten – zum Teil inhaltlich sehr anspruchsvollen - Aufgaben, der Größe der Landkreise und der vielen kreisangehörigen Gemeinden stellt sich allerdings die Frage, ob hierzu jeweils eine Vollzeitstelle pro Landkreis ausreicht oder nicht vielmehr eine Überforderung stattfindet. Wir schlagen daher vor, zumindest zwei Vollzeitstellen pro Landkreis vorzusehen.

### **§ 29 Aufgaben und Befugnisse**

Die Stellungnehmenden begrüßen ausdrücklich die Aufnahme dieses Paragraphen.

### **Anlage (zu § 10 Absatz 2 und § 14 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1)**

Wir bitten, auch die Ausgangswerte von 1990 in der Tabelle zu ergänzen.

## **Artikel 3 Änderung der Landesbauordnung für Baden-Württemberg**

*Zu 1., a)*

Laut § 20 KlimaG BW bezieht sich Verteilnetzausbau nur auf Strom. Auch wenn diese unzeitgemäße Einschränkung nicht in der LBO wiederholt wird, ist zu befürchten, dass der Begriff analog verwendet wird. Wir empfehlen dringend, einen erweiterten Begriff zu verwenden, der auch andere Energieträger umfasst.

Statt der Formulierung „Rechnung zu tragen“ sollte hier das Gesetz durch die Wortwahl „als verbindliches Ziel zu beachten“ gestärkt werden.

## **Artikel 4 Änderung der Gemeindeordnung**

Wir begrüßen die Ergänzungen zur Anschlusspflicht an Nah- und Fernwärmenetze.

## **Artikel 5 Änderung des Denkmalschutzgesetzes**

*Zu 3.*

Laut § 20 KlimaG BW bezieht sich Verteilnetzausbau nur auf Strom. Auch wenn diese unzeitgemäße Einschränkung nicht in der LBO wiederholt wird, ist zu befürchten, dass der Begriff analog verwendet wird. Wir empfehlen dringend, einen erweiterten Begriff zu verwenden, der auch andere Energieträger umfasst.

Statt der Formulierung „Rechnung zu tragen“ sollte hier das Gesetz durch die Wortwahl „als verbindliches Ziel zu beachten“ gestärkt werden. Dem Klimaschutz sollte bei der Abwägung ein entsprechender Stellenwert beigemessen werden.

## **Artikel 6 Landeshaushaltsordnung**

Eine Definition des Begriffes Nachhaltigkeit ist erforderlich, um hier eindeutig zu klären, welche Aspekte darunterfallen. Die Stellungnehmenden empfehlen dabei dringend, dem Schutz der Lebensgrundlagen Vorrang einzuräumen.

## **Artikel 8 Änderung des Wassergesetzes für Baden-Württemberg**

*Zu 1., d)*

Laut § 20 KlimaG BW bezieht sich Verteilnetzausbau nur auf Strom. Auch wenn diese unzeitgemäße Einschränkung nicht in der LBO wiederholt wird, ist zu befürchten, dass der Begriff analog verwendet wird. Wir empfehlen dringend, einen erweiterten Begriff zu verwenden, der auch andere Energieträger umfasst.

Statt der Formulierung „Rechnung zu tragen“ sollte hier das Gesetz durch die Wortwahl „als verbindliches Ziel zu beachten“ gestärkt werden.

*Zu 2.*

Angesichts abnehmender Grundwasserspiegel ist eine Stärkung der Grundwasserneubildung nicht ausreichend. Wir empfehlen eine Quantifizierung im Zusammenspiel mit einem Zieldatum.

## **Artikel 10 Änderung des Naturschutzgesetzes**

*Zu 1.*

Laut § 20 KlimaG BW bezieht sich Verteilnetzausbau nur auf Strom. Auch wenn diese unzeitgemäße Einschränkung nicht in der LBO wiederholt wird, ist zu befürchten, dass der Begriff analog verwendet wird. Wir empfehlen dringend, einen erweiterten Begriff zu verwenden, der auch andere Energieträger umfasst.

Statt der Formulierung „Rechnung zu tragen“ sollte hier das Gesetz durch die Wortwahl „als verbindliches Ziel zu beachten“ gestärkt werden.

Des Weiteren ist unbedingt der Schutz der natürlichen Kohlenstoffspeicher in diesem Artikel einzufügen, um gerade für die Naturschutzbehörden eine Stärkung der Synergien zwischen natürlichen Kohlenstoffsinken und Klimaresilienz für Lebensräume und Arten zu schaffen.

*Zu 2.*

Wir begrüßen ausdrücklich die Streichung der Worte „der öffentlichen Hand“ und die damit verbundene Erweiterung des Beleuchtungsverbot.

## **Artikel 11 Änderung des Landeswaldgesetzes**

*Zu 1.*

An dieser Stelle sollte die Möglichkeit genutzt werden, den Gemeinwohlfunktionen des Waldes Vorrang vor dem ökonomischen Nutzen einzuräumen. Der Begriff „klimaangepasst“ ist zu unbestimmt.

*Zu 5.*

Analog zu § 1 wurde auch hier die Chance verpasst, die Gemeinwohlfunktionen über den ökonomischen Nutzen zu stellen. Dadurch bleibt die "nachhaltig höchstmögliche Lieferung wertvollen Holzes" in § 45 weiterhin das erste Ziel im Staatswald, was aus Sicht der Stellungnehmenden angesichts der voranschreitenden Biodiversitätskrise nicht angemessen ist.

## **Artikel 12 Landwirtschafts- und Landeskulturgesetz**

*Zu 1.*

Durch eine Ergänzung des Satzes um „und der Förderung der natürlichen Kohlenstoff-Speicherfunktion der Böden“ wird dieser wichtigen Funktion der Landwirtschaft mehr Bedeutung zugemessen.

An dieser Stelle sollte die Möglichkeit genutzt werden, das im Koalitionsvertrag festgehaltene Ziel einer Netto-Null beim Flächenverbrauch verbindlich festzusetzen.

Laut § 20 KlimaG BW bezieht sich Verteilnetzausbau nur auf Strom. Auch wenn diese unzeitgemäße Einschränkung nicht in der LBO wiederholt wird, ist zu befürchten, dass der Begriff analog verwendet wird. Wir empfehlen dringend, einen erweiterten Begriff zu verwenden, der auch andere Energieträger umfasst.

Statt der Formulierung „Rechnung zu tragen“ sollte hier das Gesetz durch die Wortwahl „als verbindliches Ziel zu beachten“ gestärkt werden.

## **Artikel 14 Änderung des Straßengesetzes**

*In § 1 fordern wir die Ergänzung eines Absatzes 3:*

„(3) Bis zum Erreichen der Klimaneutralität werden keine neuen Straßen gebaut oder ausgebaut. Dies dient dem Schutz insbesondere vor zusätzlichen Treibhausgasemissionen durch induzierten Verkehr.“

Begründung: Straßenbau gehört zu einem der wichtigsten, den Klimaschutzzielen zuwiderlaufenden Förderprogrammen. Bei einem Straßennetz, das längst dicht genug, wenn nicht sogar zu dicht ist, gehört die Finanzierung von immer weiteren neuen oder breiteren Straßen zu den wichtigsten Förderprogrammen, die umgehend eingestellt werden können und müssen.

Nicht nur der CO<sub>2</sub>-Ausstoß für den Bau, sondern auch der durch Straßenbau induzierte Mehrverkehr läuft allen Zielen zum Klimaschutz (und auch denen zur Biodiversitätsförderung, zum Flächensparen, zur Luftreinhaltung und Lärminderung...) zuwider. Er wird in keinen Verkehrsprognosen korrekt berücksichtigt. Straßen und Verkehr fallen nicht vom Himmel. Sie werden vom Land aktiv gebaut. Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten. Und jede Menge CO<sub>2</sub>.

Im Einzelfall notwendig werdender Straßenneubau darf nur noch erfolgen, wenn er flächenneutral (Rückbau einer Straße an anderer Stelle) und verkehrsaufkommensneutral ausgeführt wird.

*Darüber hinaus fordern wir einen neuen Absatz (4):*

„(4) Ferner sind Straßen überall dort zurückzubauen oder zu entschleunigen, wo sie in Konkurrenz zum Öffentlichen Verkehr stehen oder dessen Ausbau räumlich im Wege stehen. Der Rückbau hat mindestens in dem Maße zu erfolgen, dass der Öffentliche Verkehr schneller als der motorisierte Individualverkehr ist. Da der Öffentliche Personen- wie Güterverkehr unter Klimaschutz- und Energiebedarfsgründen sowie unter Flächenbedarfsgründen deutliche Vorteile vor dem Motorisierten Individual- und Güterverkehr hat, ist MIV wo immer möglich durch Öffentlicher Verkehr zu ersetzen.“

*Zu 1.*

Laut § 20 KlimaG BW bezieht sich Verteilnetzausbau nur auf Strom. Auch wenn diese unzeitgemäße Einschränkung nicht in der LBO wiederholt wird, ist zu befürchten, dass der Begriff analog verwendet wird. Wir empfehlen dringend, einen erweiterten Begriff zu verwenden, der auch andere Energieträger umfasst.

Statt der Formulierung „Rechnung zu tragen“ sollte hier das Gesetz durch die Wortwahl „als verbindliches Ziel zu beachten“ gestärkt werden.

## **Artikel 18 Änderung des Landeskrankenhausgesetzes Baden-Württemberg**

Die Regelung im KlimaG BW zum CO<sub>2</sub>-Schattenpreis ist deutlich präziser und flexibler. Wir empfehlen einen Verweis auf die dortigen Formulierungen.

## Anhang zur Mobilitätswende

Dem Verkehrssektor ist mit etwa einem Drittel der größte Emissionsanteil der baden-württembergischen Treibhausgasemissionen zuzurechnen. Im Vergleich zu 1990 sind die Emissionen des Verkehrs – abgesehen von den Corona bedingten Auswirkungen - kaum gesunken. Um effektiven Klimaschutz zu betreiben, sind daher grundsätzliche Änderungen im Mobilitätsgeschehen und im Mobilitätsverhalten von zentraler Bedeutung.

Im aktuellen Entwurf des KlimaG BW ist der Bereich Mobilität bis auf wenige Aspekte ausgespart. Damit bleibt das Sektorziel im Bereich Verkehr zunächst ohne Konkretisierung. Mit den §§ 24, 26 und 27 lässt es sich definitiv nicht erreichen. In der Ausarbeitung befindet sich nach unseren Informationen derzeit das so genannte Landesmobilitätsgesetz (LMG), das diese Aspekte abbilden soll. Aus unserer Sicht ist es für die Konkretisierung des Sektorzieles unabdingbar, dass zwischen beiden Gesetzen eine Kohärenz hergestellt wird. Das LMG muss insbesondere auf das Sektorziel hinweisen und Bezüge zu den anderen relevanten Vorgaben enthalten.

Aus unserer Sicht sind – neben dem zentralen § 10 sowie den genannten §§ 24, 26, und 27 – vor allem folgende Regelungen relevant:

- § 3 mit der Folge des Vorrangs der Verkehrsvermeidung
- § 7 als allgemeine Planungsvorgabe auch für Verkehrsinfrastrukturprojekte
- § 8 CO<sub>2</sub>-Schattenpreis
- § 9 Förderprogramm
- §§ 11 bis 13 auch im Hinblick auf Mobilitätsaspekte
- In den §§ 14 bis 17 sind die Maßnahmen im Bereich Mobilität bereits enthalten
- sowie die Artikel 6, 14 und 15.

Die Leitlinien für wichtige mobilitätspolitische Festlegungen im KlimaG BW könnten die zentralen Schlussfolgerungen der vom BUND initiierten Studie „Mobiles Baden-Württemberg“ bieten:

- Eine Mobilität innerhalb der ökologischen und gesundheitlichen Belastungsgrenzen kann nur mit einem deutlichen Rückgang des Pkw-Bestandes und der Pkw-Fahrleistungen gelingen.
- Elektroautos und autonomes Fahren allein sind keine Lösung. Beide müssen eingebettet sein in eine Strategie der Vermeidung und Verlagerung des Autoverkehrs sowie des Downsizing der Fahrzeuge – also kleinere, effizientere und weniger hoch motorisierte Autos.
- Attraktiver, flächendeckender öffentlicher Verkehr ist die tragende Säule eines nachhaltigen Verkehrssystems. Der ÖPNV wird ergänzt durch private elektrische Pkw, Rad- und Fußverkehr sowie die Vernetzung von Verkehrsmitteln, Car- und Ridesharing. Auf diese Weise ist auch der Zugang zu Mobilität für alle soziale Gruppen gewährleistet.
- Ein nachhaltiges Verkehrssystem erfordert eine Neuorientierung der Infrastrukturplanung: Vorrang für den Ausbau des Schienennetzes und des ÖPNV sowie für den Rad- und Fußverkehr, Erhalt und Modernisierung des Straßennetzes, weitgehender Verzicht auf neue Kapazitäten im Straßennetz.

Die Umsetzung dieser Leitlinien ist angesichts nicht vorhandenen Beitrags des Verkehrssektors zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen von dramatischer Dringlichkeit. Deshalb fordern wir nachdrücklich, dass die zentralen, mobilitätsbezogenen Ziele des Landes sehr rasch gesetzlich verankert werden. Dazu könnte folgender neuer Paragraph ins KlimaG BW eingefügt werden:

## **„Landes-Mobilitätsgesetz“**

Bis Ende 2023 werden die (straßen-)verkehrsrechtlichen Regelungen des Landes in einem Mobilitätsgesetz gebündelt. Im Landes-Mobilitätsgesetz stehen alle Regelungen unter der Priorität einer nachhaltigen, umwelt- und klimaschonenden Mobilität im Sinne dieses Gesetzes.

Zur Ausformulierung der Zielsetzungen des Landes schlagen wir folgende Formulierungen vor:

Zentrale Festlegungen im Hinblick auf das Sektorziel im KlimaG BW:

*(3) Ziel des Landes Baden-Württemberg ist es, eine nachhaltige, klimaschonende und emissionsarme Mobilität im Sinne von § 10 KlimaG BW zu erreichen, insbesondere durch:*

- 1. die Verbesserung und Optimierung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit dem Ziel einer Verdopplung des ÖPNV bis 2030 auf Kosten des Motorisierten Individualverkehrs*
- 2. die Steigerung des Anteils von Rad- und Fußgängerverkehr mit dem Ziel, dass jeder zweite Weg 2030 selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird;*
- 3. geeignete verkehrsberuhigende und verkehrsreduzierende Maßnahmen mit dem Ziel, dass in Stadt und Land 2030 ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr stattfindet;*
- 4. die schrittweise Ersetzung von Fahrzeugen mit fossilen Antrieben durch andere klimafreundliche Antriebsformen mit dem Ziel, dass jedes zweite Auto 2030 klimaneutral angetrieben wird.*

*Operationalisiert werden diese Ziele in einem „Landeskonzept für Mobilität und Klima“ (LMK) sowie in einem Landes-Mobilitätsgesetz.*

*(2) Alle mobilitäts- und infrastrukturpolitischen Planungen und Förderprogramme berücksichtigen in besonderer Weise die Ziele dieses Gesetzes. Beim Bau oder Umbau von öffentlichen Straßen sind die Ziele dieses Gesetzes zu beachten und zu fördern. Es wird darauf hingewirkt, dass diese den Erfordernissen eines attraktiven und sicheren Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV entsprechen und ausreichend Raum für öffentliche Ladeinfrastruktur für elektrische Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit anderen klimaschonenden Antrieben geschaffen wird.*

*(3) Das Land prüft bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Verkehrsinvestitionen und bei der Fahrzeugbeschaffung, wie damit jeweils zum Erreichen der Klimaschutzziele nach § 10 KlimaG BW sowie der mobilitätspolitischen Ziele nach Absatz 1 beigetragen werden kann. Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten in Frage, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme sowie die mobilitätspolitischen Ziele erreicht werden können. Der Landesstraßen-Bedarfsplan wird entsprechend überarbeitet.*

Folgende Aspekte sind zur Erreichung der Ziele aus unserer Sicht wichtig:

### **„Mobilitätspass“**

Die Kommunen werden per gesondertem Landesgesetz zur Einführung eines Mobilitätspasses als Beitrag oder Abgabe zur Finanzierung eines verbesserten ÖPNV-Angebots ermächtigt. Dabei leisten unter Berücksichtigung sozialer Aspekte alle Einwohner\*innen, Kfz-Halter\*innen oder Kfz-Nutzer\*innen einen Beitrag, für den sie im Gegenzug ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe erhalten, das beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann; mit dem Beitrag soll eine ambitionierte Verbesserung des ÖPNV-Angebots gegenfinanziert und das Mobilitätsverhalten geändert werden.

### **„Mobilitätsgarantie“**

Zur Unterstützung und Verankerung einer neuen Mobilitätskultur und eines klimaschutzorientierten Mobilitätsverhaltens gibt das Land eine Mobilitätsgarantie mit eindeutigen, landesweiten Mindestbedienstandards für den ÖPNV (SPNV, ÖSPV bis hin zu flexiblen Bedienformen), differenziert nach verschiedenen Raumkategorien und Tageszeiten. Zu den gängigen Verkehrszeiten von 5 bis 24 Uhr sollen als Mobilitätsgarantie bis 2030 alle Orte (geschlossene Ortschaften) in den Verdichtungsräumen im 15-Minuten-Takt und im Ländlichen Raum im 30-Minuten-Takt verlässlich angebunden werden. In einer ersten Stufe bis 2026 sollen diese Standards zu den Hauptzeiten des Berufsverkehrs umgesetzt werden; zu den übrigen Zeiten in Verdichtungsräumen im 30-Minuten-Takt, im Ländlichen Raum im Stundentakt.

### **„Lkw-Maut auf Landesstraßen und kommunalen Straßen“**

Sofern ein Bundesgesetz bis Ende 2023 nichts anderes regelt, schafft das Land eine eigengesetzliche Regelung zur Einführung einer Lkw-Maut auf Landesstraßen und kommunalen Straßen.

### **Begründung zum Gesetzentwurf**

In der Begründung zum vorliegenden Gesetzentwurf findet sich auf den Seiten 99 bis 101 ein recht unsystematischer Katalog von möglichen Maßnahmen einer klimafreundlichen Mobilität. Diese weisen keinerlei Bezug zu den konkreten Paragraphen des Gesetzentwurfs auf. Die Stellungnehmenden gehen davon aus, dass die genannten Aspekte in einem noch zu erstellenden Landeskonzept Mobilität und Klima sowie in einem Landes-Mobilitätsgesetz systematisiert, vertieft und zur Verbindlichkeit weiterentwickelt werden sollen.

Die aufgeführten etwa 20 Maßnahmen(bündel) sind zum großen Teil gut und richtig. Allerdings weisen wir pro aktiv auf zwei Aspekte hin:

- Es findet sich dort die Maßnahme „Erweiterte Genehmigung von Strecken zur Nutzung durch Lang-Lkw“. Diese Maßnahme lehnen die Stellungnehmenden entschieden ab. Bereits 2017 hat eine Studie des Landes belegt: Lang-Lkw sind kein Beitrag, den Güterverkehr klimaverträglicher zu gestalten. Bezogen auf das heutige Straßennetz, das von den Lang-Lkw befahren werden darf, würden die Treibhausgase im schweren Güterverkehr um nur 0,05 Prozent sinken. Sollte das gesamte Autobahnnetz bis 2030 für Lang-Lkw freigegeben werden, würden die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Güterverkehr auch nur um 0,22 Prozent sinken. Das sind völlig irrelevante Größen für den Klimaschutz. Das Verlagerungspotential von Lkw auf Lang-Lkw ist gering, da nur großvolumige leichte Güter verlagert werden können. Für die Stellungnehmenden sind Lang-Lkw längerfristig gesehen ein gefährlicher Irrweg und für den Klimaschutz kontraproduktiv. Als Nischenprodukt hat der Lang-Lkw keine Zukunft. Das belegt die Studie. Ist er aber einmal generell freigegeben, wird der Druck der Lkw-Lobby massiv steigen, nun auch die Gewichte auf 60 Tonnen zu erhöhen – mit allen negativen Folgen für den Güterverkehr auf der Schiene und den Klimaschutz. Technisch sind die Lang-Lkw bereits auf höhere Gewichte ausgelegt. Hände weg von Gigalinern! Stattdessen muss der Güterverkehr auf der Schiene gefördert werden. Auch hierzu enthält die Studie aus 2017 konkrete Vorschläge. Hierzu gehören beispielsweise die Erweiterung und der Neubau von Terminals im Kombinierten Verkehr, der Erhalt von Ausweich- und Überholgleisen sowie der Erhalt und die Neuanlage von Gleisanschlüssen.
- Es fehlen in allen Dokumenten Aussagen zum Neu- und Ausbau des Straßennetzes. Mittlerweile ist es wissenschaftlich bewiesen, dass ein Ausbau der Straßenkapazitäten in der Regel zu deutlich mehr Verkehr führt (induzierter Verkehr). Der Spruch „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“ bestätigt sich vielerorts. Kapazitätsengpässe und Stauproblematik, die damit eigentlich beseitigt werden sollten, werden also nicht nachhaltig aufgelöst. Vielmehr werden die gleichen Probleme bei insgesamt höherem Verkehrsaufkommen mittelfristig erneut auftreten, noch dazu verbunden

mit höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen. Diese Erkenntnis muss sich in der Mobilitäts- und Klimaschutzpolitik endlich durchsetzen und in der Planung Berücksichtigung finden. Die Stellungnehmenden erwarten, dass Straßenneu- und -ausbau weitgehend unterbleiben.



## Anhang zur Wärmewende

### Vorschläge für neue Paragraphen

#### Neuer Paragraph: Dekarbonisierungspläne für Wärmenetze

Wärmenetzbetreiber werden verpflichtet, für die von ihnen betriebenen Wärmenetze strategische Transformationspläne für die Dekarbonisierung zu entwickeln und vorzulegen. Darin ist zu beschreiben, wie der Anteil von erneuerbaren Energien und unvermeidbarer Abwärme an der gelieferten Wärme bis 2030 auf mindestens 50 Prozent und bis 2040 auf 100 Prozent ansteigen soll. Anforderungen an die zu verwendende Methodik, Prüfung und Genehmigung der Pläne sowie zum Monitoring der Maßnahmen werden im Rahmen einer Verordnung geregelt.

Der Transformationsplan ist spätestens zum 31. Dezember 2023 der zuständigen Behörde vorzulegen, zu veröffentlichen und mindestens alle fünf Jahre zu überarbeiten.

Hintergrund:

- Öko-Institut e.V. und Hamburg Institut, 2021: Agenda Wärmewende 2021<sup>4</sup>. Studie im Auftrag von Stiftung Klimaneutralität und Agora Energiewende, S. 79ff.
- Gesetzentwurf der Landesregierung zum Gesetz zur Änderung des Hessischen Energiegesetzes, Drucksache 20/8758<sup>5</sup> vom 05.07.2022, § 13 Kommunale Wärmeplanung, Abs. 3.  
Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz<sup>6</sup> - EWG Bln i.d.F. 27.08.2021, § 22 CO<sub>2</sub>-freie Fernwärmeversorgung.  
Hamburgisches Gesetz zum Schutz des Klimas<sup>7</sup> (Hamburgisches Klimaschutzgesetz - HmbKliSchG) vom 20.02.2020, HmbGVBl. 2020, S. 148, § 10 Dekarbonisierungsfahrpläne für Wärmeversorgungsunternehmen.  
Thüringer Gesetz zum Klimaschutz und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels<sup>8</sup> (Thüringer Klimagesetz – ThürKlimaG -) vom 18.12.2018, GVBl. 2018, 816, § 8 Kommunaler Klimaschutz und öffentliche Fernwärmeversorgung, Abs. 5.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Richtlinie für die Bundesförderung für effiziente Wärmenetze „BEW“<sup>9</sup> vom 1. August 2022.  
Erstellung eines Transformationsplanes für Bestandswärmenetze gemäß 4.1.1. i.V.m. Anhang 3: Mindestanforderungen an Transformationspläne.

#### Neuer Paragraph: Einbettung der Wärmeplanungen in Klimaschutzkonzepte

Die Landkreise und die Regionalverbände werden verpflichtet, im Jahr 2023 Klimaschutzkonzepte zu erstellen und darin die Wärmeplanung der Kommunen aufzunehmen.

Hintergrund:

- LT-Drs 17/961 Wärmeplanung in der Regionalplanung<sup>10</sup>, Antwort des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft vom 04.11.2021:  
unter 1: „... Es ist jedoch davon auszugehen, dass gerade im ländlichen Raum Potenziale aufgedeckt werden, die aufgrund räumlicher Distanz unter Umständen besser außerhalb des Gemarkungsgebiets genutzt werden können. ...“

<sup>4</sup> [Agenda Wärmewende 2021](#)

<sup>5</sup> [Drucksache 20/8758](#)

<sup>6</sup> [Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz](#)

<sup>7</sup> [Hamburgisches Gesetz zum Schutz des Klimas](#)

<sup>8</sup> [Thüringer Gesetz zum Klimaschutz und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels](#)

<sup>9</sup> [Richtlinie für die Bundesförderung für effiziente Wärmenetze „BEW“](#)

<sup>10</sup> [LT-Drs 17/961 Wärmeplanung in der Regionalplanung](#)

und

„... Auch große Fernwärmeverbände betreffen die Versorgung für mehrere Kommunen. ...“  
 unter 3: „... Dennoch erscheint es sinnvoll, dass sich benachbarte Kommunen bei ihren Wärmeplanungen frühzeitig untereinander abstimmen, weniger um Konkurrenz zu vermeiden, als vielmehr um Synergien zu erkennen. ...“

unter 4 und 5: „... Nach den gesetzlichen Vorgaben müssen die Regionalverbände eine Prüfung der Flächen dahingehend vornehmen, ob dort die vorgesehenen Nutzungen und Funktionen des Raums rechtlich und tatsächlich überhaupt möglich sind (Erforderlichkeitsprüfung), kein Verstoß gegen höherrangiges Recht vorliegt und, dass bei den in Betracht kommenden Flächen eine ordnungsgemäße Abwägung aller Belange, soweit sie auf Regionalplanebene erkennbar und von Bedeutung sind, erfolgt. ...“

### **Neuer Paragraf: Landeswärmekonzept**

Das Land legt im Jahr 2023 ein Wärmekonzept mit dem aktuellen Stand der erneuerbaren Wärmequellen i.V.m. Großwärmepumpen, z.B. oberflächennahe und Tiefe Geothermie, Erdwärmesonden, Fluss- oder Seewasserwärme, Abwasser, Freiflächensolarthermie, Abwärme, Biomasse, Müll etc. vor und schreibt dieses alle zwei Jahre fort.

Das Konzept wird von unabhängigen Sachverständigen überprüft.

Hintergrund:

- LT-Drs 17/1777 Gestaltung der Wärmewende in Baden-Württemberg – Fernwärmenetze<sup>11</sup>, Antwort des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft vom 11.03.2022 u.a. zur Wärmestrategie des Landes Baden-Württemberg:  
 unter 2.: „... Die Arbeiten an der Wärmestrategie des Landes sollen zeitnah aufgenommen werden. Darüber hinaus wurde Ende 2021 das Forschungsvorhaben „Sektorziele 2030 und klimaneutrales Baden-Württemberg 2040“ begonnen, das sektorale Treibhausgasminderungsziele für das Jahr 2030 berechnet sowie mögliche Transformationspfade aufzeigt, mit denen im Jahr 2040 ein klimaneutrales Baden-Württemberg erreicht werden kann. Auch darin wird die Zukunft der Fernwärmeversorgung im Land mit betrachtet. Die tatsächliche Umsetzung der jeweiligen Projekte obliegt jedoch den Versorgungsunternehmen. ...“

### **Neuer Paragraf: Klimaschutz als vorrangiges Ziel von Beteiligungsunternehmen**

Der Klimaschutz ist von den Beteiligungsunternehmen des Landes neben dem Hauptzweck als vorrangiges Ziel zu beachten.

Energieversorgungsunternehmen mit Landesbeteiligungen sollen sich deshalb nur noch um Strom- und Gasnetzkonzessionen bewerben dürfen, wenn sie sich verpflichten, die Gemeinde bei der Umsetzung der Wärmeplanung zu unterstützen.

Die Gemeinden bekommen ein Kündigungsrecht, wenn das Energieversorgungsunternehmen mit Landesbeteiligung die Wärmeplanung der Gemeinde nicht beachtet.

Die Trennung zwischen den Strom- und Gasnetzen (EnWG) und der Wärmeversorgung ist durch eine Sektorkopplung zu vermindern.

Der Klimaschutz ist von den Beteiligungsunternehmen des Landes, entsprechend dem grün-schwarzen Koalitionsvertrag und dem Entwurf des „Gesetz für nachhaltige Finanzanlagen<sup>12</sup>“ des

<sup>11</sup> [LT-Drs 17/1777 Gestaltung der Wärmewende in Baden-Württemberg – Fernwärmenetze](#)

<sup>12</sup> [Gesetz für nachhaltige Finanzanlagen](#)

Landes, Kabinettsbeschluss vom 18. Oktober 2022 als vorrangiges Ziel zu beachten. Energieversorgungsunternehmen mit Landesbeteiligungen sollen sich deshalb nur noch um Strom- und Gasnetzkonzessionen bewerben dürfen, wenn sie sich verpflichten, die Gemeinde bei der Umsetzung der Wärmeplanung zu unterstützen. Die Gemeinden bekommen ein Kündigungsrecht, wenn das EVU mit Landesbeteiligung die Wärmeplanung der Gemeinde nicht beachtet.

Hintergrund:

- Grün-schwarzer Koalitionsvertrag „JETZT FÜR MORGEN - DER ERNEUERUNGSVERTRAG FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG“<sup>13</sup>:  
DIE NÄCHSTEN GENERATIONEN IM BLICK: FÜR NACHHALTIGE FINANZEN UND EINE MODERNE VERWALTUNG  
A. HAUSHALT, LIEGENSCHAFTEN UND BETEILIGUNGEN  
S. 16 Die Beteiligungen des Landes – zukunftsfähig, nachhaltig, erfolgreich  
„... Landesdomänen und -betriebe sowie Unternehmen, an denen das Land beteiligt ist, werden wir unter Beachtung der gesellschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen noch konsequenter zur Einhaltung der Ziele des Klima- und Artenschutzes verpflichtet. Der Public Corporate Governance Kodex wird dazu weiterentwickelt. Vorstandsvergütungen bei Landesbetrieben, landeseigenen Unternehmen und landesbeteiligten Unternehmen orientieren sich auch an der Erreichung von Nachhaltigkeitszielen.  
Das Land als aktiver Mitgestalter: Das Land ist als Gesellschafter an den unterschiedlichsten Unternehmen beteiligt. Wir erwarten, dass diese Unternehmen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und im Rahmen ihrer Möglichkeiten die politischen Zielsetzungen der Landesregierung flankieren. Wir wollen die Beteiligungsverwaltung stärken. Damit diese ihre Aufgabe im Interesse des Landes als Gesellschafter sachgerecht ausüben kann, ist daher künftig eine Vertretung des Finanzministeriums in den Aufsichtsgremien der landesbeteiligten Unternehmen zu gewährleisten. Wir sorgen für umfassende Transparenz bei allen Landeseinrichtungen. So werden künftig auch die Gehälter der Leiterinnen und Leiter von Staatstheatern, Museen etc. veröffentlicht. ...“
- Pressemitteilung des Staatsministerium Baden-Württemberg vom 18.10.2022: Nachhaltigkeit - Land investiert nur noch in nachhaltige Finanzanlagen<sup>14</sup>  
„... Die Anlageentscheidungen des Landes sollen nun, neben der reinen Wirtschaftlichkeit, auch verstärkt im Hinblick auf die globalen Nachhaltigkeitsziele getroffen werden. Wir arbeiten nicht nur daran, dass das Land klimaneutral wird, sondern auch daran, dass unsere Investitionen positiv aufs Klima wirken ...“, betonte Ministerpräsident Kretschmann.
- Würzburger Studien zum Umweltenergierecht, 30.03.2022: Wärmeplanung und Gaskonzessionen<sup>15</sup>. Eine Untersuchung der bestehenden kommunalen Spielräume in der Wärmeplanung unter besonderer Berücksichtigung von Wärmenetzen.

<sup>13</sup> [JETZT FÜR MORGEN - DER ERNEUERUNGSVERTRAG FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG](#)

<sup>14</sup> [Nachhaltigkeit - Land investiert nur noch in nachhaltige Finanzanlagen](#)

<sup>15</sup> [Wärmeplanung und Gaskonzessionen](#)