

Öffentliche Anhörung zum KiVG-Entwurf der Landesregierung

Stellungnahme von Agora
Verkehrswende

Dr. Philine Gaffron

11. März 2026

Vorbemerkungen

- Die im Gesetzentwurf bereits enthaltenen Zielsetzungen sind prinzipiell sehr zu begrüßen.
- Dazu gehören
 - (1) jährliche, sektorspezifische Ziele zur Emissionsminderung (Anlage zu § 4)
 - (2) qualitative Ziele für den Umweltverbund: Ausbau, Erhöhen des Anteils am Modal Split (§ 13.1, 13.4)
 - (3) generelles Ziel, Verbrauch fossiler Energien zu mindern (§ 13.2)
 - (4) Zwei-jähriger Turnus für Überprüfung der Emissionsminderungen (§ 4(3), § 6)
- Dennoch sind im Sinne einer sozialverträglichen Verkehrswende als unverzichtbarem Bestandteil von erfolgreichem Klimaschutz einige Anpassungen bzw. Ergänzungen dringend zu empfehlen.
- Ebenso sollten die Mechanismen zur Sicherstellung der zielkonformen Emissionsminderung ausgeweitet werden.



Ziele - Indikatoren - Monitoring

- Zielsetzungen müssen möglichst konkret und verbindlich formuliert sein, um Wirkung zu entfalten.
- Sie müssen mit Maßnahmen hinterlegt sein.
- Messbare Indikatoren, ermöglichen es, Fortschritte bei der Umsetzung und den Zielerreichungsgrad zu überprüfen.
- Bei absehbaren Zielverfehlungen ist möglichst zeitnah nachzusteuern.

Empfehlungen

- I. Zielsetzung für den Modal Split im Gesetz verankern
- II. Erreichung der jährlichen Sektorziele sollte jeweils im Folgejahr (nicht alle 2 Jahre) überprüft werden.
- III. Sofortprogramme zum sektorspezifischen Ausgleich von Überschreitungen der Emissionsziele sollten im Gesetz im selben Turnus festgeschrieben werden (abh.: Regelungskompetenz der Landesebene, sonst ggf. Bundesratsinitiativen).

zu II. und III. -> Anpassung von §4 (3), vgl. Hamburger KliSchG §4, Klimagesetz B-W §16
- IV. Das Monitoring (§6) sollte im Abgleich mit dem Umsetzungsstand und der Fortschreibung der Maßnahmen aus dem Klimaschutzplan um einen Projektionsbericht ergänzt werden.
- V. Die Kapazitäten der zuständigen Stellen - Statistisches Amt, etc. - sollten überprüft und ggf. angepasst werden.

Flächendeckender, alltagstauglicher, erschwinglicher Umweltverbund...



- ... ist zentrales Rückgrat einer erfolgreichen Verkehrswende.
- ...leistet einen Beitrag zur Klimaresilienz (Stichwort: Flächensparsamkeit).
- ...ermöglicht soziale Teilhabe und verhindert Mobilitätsarmut¹.
- ... verbessert die Standortattraktivität (zuverlässige Erreichbarkeit von u.a. Wohn- und Arbeitsplätzen).

Empfehlungen ÖV:

- I. Zielsetzung von angebotsorientierten Bedienstandards im ÖPNV im Sinne einer Mobilitätsgarantie im Gesetz verankern²
- II. Vorgabe ergänzen, dass entsprechende Bedienstandards im Klimaplan näher zu definieren sind (einschl. Bedarfsverkehr & autonome Shuttles wie Aruf_LUP)²
- III. Zielsetzung eines ÖV-Tarifangebots für einkommensschwache Zielgruppen (Weiterentwicklung MV-Tarif für Azubis und Senioren; siehe auch E-Ticket System eezy.nrw³)
- IV. Gesetzliche Basis für Kommunen und Landkreise schaffen, zusätzliche Einnahmen für die ÖV-Finanzierung zu generieren (z.B. ÖPNV-Beitrag⁴, Mobilitätspass BW⁵ ggf. abhängig von vorhandenen Mindeststandards), auch im Sinne der Konnexität

Flächendeckender, alltagstauglicher, erschwinglicher Umweltverbund...



- ... ist zentrales Rückgrat einer erfolgreichen Verkehrswende.
- ...leistet einen Beitrag zur Klimaresilienz (Stichwort: Flächensparsamkeit).
- ...ermöglicht soziale Teilhabe und verhindert Mobilitätsarmut.
- ... verbessert die Standortattraktivität (zuverlässige Erreichbarkeit von u.a. Wohn- und Arbeitsplätzen).
- ...wirkt gesundheitsförderlich⁶.

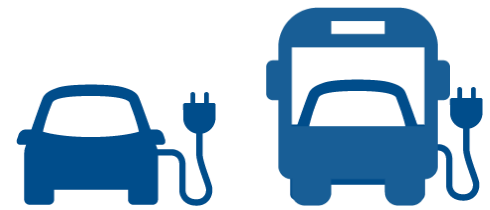
Empfehlungen Radverkehr:

- I. Zielsetzung eines flächendeckenden Radnetzes im Gesetz verankern (vgl. Mobilitätsgesetz Brandenburg⁷): alltagstauglich, Anbindung von ÖV-Knoten und Haltepunkten, Vorrangnetz mit interkommunalen Radrouten
- II. Festschreibung der Definition von Maßnahmen inkl. Gestaltungsstandards im Klimaplan

Empfehlungen ergänzende Instrumente:

- I. Bei Fortschreibung des I-Landesverkehrsplans 2018 (urspr. Planungshorizont 5 bis 10 Jahre, S.11) enge Verzahnung mit dem KiVG und dem Klimaschutzplan herstellen
- II. Landesweites Verkehrsnachfragemodell als bestes Instrument zur Prognose von Maßnahmenwirkungen und Emissionseffekten etablieren

Dekarbonisierung des Verkehrs...



- ...leistet einen Beitrag zur Energiesicherheit.
- ... sollte auch auf Landesebene mit Planungssicherheit für **Akteure verknüpft** sein (inkl. Bereitstellung Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum und auf Bus-Betriebshöfen).
- ...kann gerade im ländlichen Raum einen wichtigen Beitrag zur klimaneutralen Mobilität leisten.

Empfehlungen:

- I. Für den motorisierten Individualverkehr, den Busverkehr und den Straßengüterverkehr sollte das Gesetz explizit eine Elektrifizierung der Flotte mit entsprechender Bereitstellung von Ladeinfrastruktur als Zielsetzung definieren.⁸

Anmerkung: Synthetische Kraftstoffe (E-Fuels⁹) und HVO 100 (hydrierte Biomasse¹⁰) sind absehbar begrenzt verfügbar und sowohl für private Haushalte als auch den ÖPNV zu teuer. Sie sollten in Bereichen zum Einsatz kommen, in denen direkte Verwendung von grünem Strom (noch) nicht möglich ist. Im Lkw-Verkehr spielen Wasserstoffantriebe zudem weiter keine Rolle (Flottenanteil < 0,01%)¹¹.

- II. **Landesbauordnung:** auch Errichten von zusätzlichen Baumaßnahmen für Schnellladestationen im öffentlichen Raum verfahrensfrei stellen
- III. **Initiativen Richtung Bund:** aktuelle Förderung für E-Pkw auf reine BEV beschränken¹² und auf Gebrauchtfahrzeuge ausweiten; KTF Bus-Förderung evaluieren und ggf. bedarfsgerecht anpassen.

Agora Verkehrswende

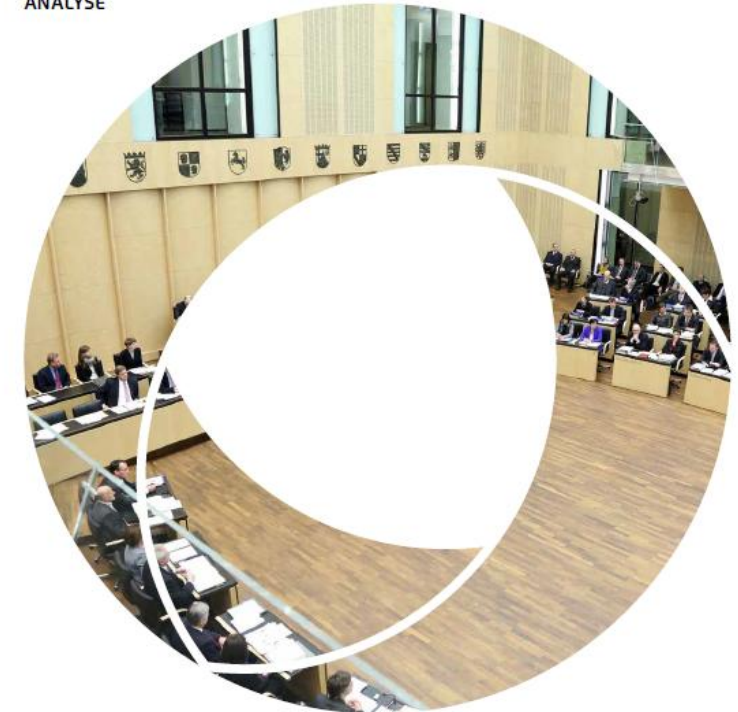
Agora Transport Transformation gGmbH
Anna-Louisa-Karsch-Straße 2, 10178 Berlin | Germany

www.agora-verkehrswende.org
philine.gaffron@agora-verkehrswende.de

16 Schaltstellen für die Mobilität von morgen

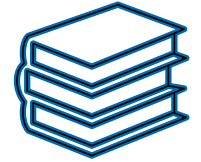
Wie die Bundesländer ihre Handlungsspielräume in der Verkehrspolitik für
mehr Lebensqualität, soziale Teilhabe und Klimaschutz nutzen können

ANALYSE



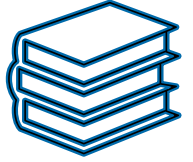
[zum Download anklicken](#)

Quellen - 1



1. vgl. Agora Verkehrswende (2024) *Mobilitätsarmut in Deutschland*. Berlin. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mobilitaetsarmut-in-deutschland>
2. vgl. Agora Verkehrswende (2023) *Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil I*. Berlin. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mobilitaetsgarantie-fuer-deutschland-teil-i>;
Stellungnahme des Klimasachverständigenrats B-W zum Entwurf des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes (KlimaG) von 2022, S. 22. https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/4_Klima/Klimaschutz/Klima-Sachverstaendigenrat/Stellungnahme-Klima-Sachverstaendigenrat-Entwurf-KlimaG-barrierefrei.pdf
3. E-Ticket-Systems aus Nordrhein-Westfalen, bei dem Fahrgäste nur die tatsächlich gefahrene Luftlinienstrecke zahlen. Oberhalb vom monatlichen Preis des Deutschlandtickets fallen keine weiteren Kosten an. <https://eezy.nrw/>
4. vgl. Gutachten von Motivation [ehem. Ramboll], Becker Büttner Held PartGmbB (2025) *Alternative ÖPNV-Finanzierung in der Stadtgemeinde Bremen*.
5. Landesmobilitätsgesetz Baden-Württemberg (LMG) *Abschnitt 4 Mobilitätspass* <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/jlr-MobGBWrahmen>; auch: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/landeskonzzept-mobilitaet-und-klima/roadmap-klima-und-mobilitaet/handlungsfeld-e-oeffentlichen-verkehr-verdoppeln?highlight=Mobilit%C3%A4tspass>
6. Studien dazu z.B. hier <https://doi.org/10.1016/j.lanep.2024.100874> und hier doi: [10.3389/fspor.2023.1168357](https://doi.org/10.3389/fspor.2023.1168357)

Quellen - 2



7. Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG) § 15 folgende Radnetz Brandenburg, <https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgmobg#15>
8. Vgl. Agora Verkehrswende (2023) *Stadt Land Ladefluss*. Berlin. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/stadt-land-ladefluss>; Agora Verkehrswende (2022) *Schnellladen fördern, Wettbewerb stärken*. Berlin. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/schnellladen-foerdern-wettbewerb-staerken>
9. Vgl. Stellungnahme Klimabeirat Hamburg (2024) *E-Fuels - Chancen und Grenzen für mehr Klimaschutz*. <https://www.klimabeirat.hamburg/resource/blob/929152/4a42a3244f21a7738e1d41cd8f5860b8/d-empfehlung-e-fuels-11-2024-data.pdf>
10. Vgl. Agora Verkehrswende (2024) *HVO100 – kurz erklärt*. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/hvo100-kurz-erklaert#c464>
11. Vgl. Kenzahlen im Agora Verkehrswende-Radar <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/verkehrswende-radar#c833>
12. Vgl. Agora Verkehrswende (2026) *E-Auto-Prämie: Ein wichtiger Schritt – weitere sollten folgen*. Berlin. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/e-auto-praemie-ein-wichtiger-schritt-weitere-sollten-folgen>
13. 2026: Fördergelder in Höhe von 391 Millionen € aus dem Klima- und Transformationsfond, vgl. [Bundeshaushaltsplan 2026, Einzelplan 60, S.113](#).