

Arbeitsgruppe „Nachhaltige Mobilität“**Empfehlung an den Beirat der Landesregierung für nachhaltige Entwicklung zum Thema Klimaschutz****Verstärkte Anstrengungen auf allen Ebenen notwendig, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen**

Der im November 2016 verabschiedete Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung¹ fordert eine Minderung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor um 40-42 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Basisjahr 1990. Das Integrierte Energie- und Klimakonzept Baden-Württembergs sieht eine Minderung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr gegenüber 1990 um 20 Prozent bis 2020 vor. Der Koalitionsvertrag der Regierungsparteien sieht vor, den Verkehr bis 2050 weitgehend auf erneuerbare Energieträger umzustellen.

Der Straßenverkehr verursacht fast 30 Prozent der jährlichen energiebedingten CO₂-Emissionen im Land. Nach Berechnungen des Statistischen Landesamtes vom Verkehr im Jahr 2015 emittierte CO₂-Fracht um fast zehn Prozent über dem Wert von 1990². Die Entwicklung der straßenverkehrsbedingten CO₂-Emissionen verläuft damit nicht gemäß dem Minderungsziel des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts (IEKK) des Landes. Der Verkehrssektor ist laut Umweltbundesamt (UBA) auch bundesweit der einzige Sektor, der seine Emissionen seit 1990 nicht mindern konnte.

Auch die Verflechtungsprognose des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030)³ geht für Baden-Württemberg bis zum Jahr 2030 lediglich von 21 Prozent CO₂-Emissionsminderung aus, bundesweit von 26 Prozent. Gründe für diese Differenz sind unter anderem das für Baden-Württemberg prognostizierte weitere Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum. Die Klimaschutzziele der Bundesregierung für das Jahr 2030 würden im Trend weit verfehlt.

Es sind daher große Anstrengungen zur Verwirklichung der Klimaschutzziele erforderlich. Dafür müssen baldmöglichst wirksame Maßnahmen auf EU-, Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene umgesetzt werden. Neben technischen Änderungen, infrastrukturellen und angebotsbezogenen Maßnahmen sind auch rechtliche, ordnungs- und fiskalisch-politische Maßnahmen erforderlich, soweit sie zur Verminderung des Verkehrsaufwandes bzw. zur Förderung des Umweltverbundes beitragen.

Eine Effizienzverbesserung der Fahrzeuge und ein höherer Einsatz von erneuerbaren Energien in allen Bereichen sind unerlässlich. Hier ist die Industrie gefordert, Elektrofahrzeuge und andere nachhaltige Lösungen für den Straßenverkehr schneller auf den Markt zu bringen. Die entsprechende Bereitstellung von Antriebsenergie in erheblichem Umfang aus erneuerbaren Quellen, der Netzausbau, Ladeinfrastrukturen und Serviceleistungen sind zu berücksichtigen.

¹ Bundesministerium für Umwelt, Bau, Naturschutz und Reaktorsicherheit/ BMUB (2016): Klimaschutzplan 2050.

² Statistisches Landesamt, Tabelle Energiebedingte Kohlendioxid-Emissionen, <http://statistik-bw.de/Umwelt/Luft/Kohlendioxid.jsp>, Stand 19.4.2017

³ Intraplan Consult et al. (2014) Verflechtungsprognose 2030. Zusammenfassung der Ergebnisse. Auftraggeber BMVI.

Die Investitionen des BVWP 2030 in den Schienenverkehr und den Radverkehr reichen nicht aus. Hindernisse bei der Nutzung der Schiene müssen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr abgebaut werden, die Attraktivität damit insgesamt erhöht werden, um eine deutlichere Verlagerung vom Straßen- auf den Schienenverkehr zu erreichen und damit zu einer nennenswerten Veränderung des Verkehrsverhaltens beizutragen.

Ein stärkerer Ausbau der Schienenkapazitäten und Radschnellwege, vor allem in den Ballungsgebieten, ist erforderlich. Dies gilt analog und landesweit für Busverkehre in kommunaler Aufgabenträgerschaft, die noch stärker mit Schiene und Rad zu verknüpfen sind. Auch die Elektrifizierung der Schiene ist voran zu treiben, damit schrittweise immer mehr Strecken mit stetig ansteigenden Anteilen erneuerbaren Stroms betrieben werden.

Eine Politik, die zum Ziel hat, eine erhebliche Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs zu bewirken, sollte auch die raum-, siedlungs- und wirtschaftsstrukturellen Entstehungsbedingungen von motorisiertem Verkehr – oft gestaltet in anderen Ressorts – sowie ihre eigene Rolle und Verantwortung dabei in den Blick nehmen. Nur dann wird sie gesellschaftlich weitgehend akzeptiert und erfolgreich sein können.

Der Beirat der Landesregierung für nachhaltige Entwicklung fordert vor diesem Hintergrund die Landesregierung auf,

- das Ziel der Bundesregierung zur CO₂-Emissionsminderung im Verkehrssektor für Baden-Württemberg zu übernehmen;
- wirksame Maßnahmen und Instrumente, die in direkter Kompetenz des Landes liegen, zu entwickeln und mit einer Finanzierungsperspektive zu hinterlegen;
- auf die Weiterentwicklung von Maßnahmen und Instrumenten auf EU-, Bundes- und Landesebene hinzuwirken und auf der Kommunalebene zu unterstützen;
- bei der Fortschreibung des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts (IEKK) der Landesregierung die genannten Vorschläge zur Diskussion zu stellen und die Ergebnisse in Form von konkreten Maßnahmen und Instrumenten zum Erreichen des Klimaschutzziels 2030 als Strategie der Landesregierung im Verkehr festzuschreiben.

Der Beirat fordert die Landesregierung zudem auf, im Bundesrat sowie in den weiteren Beteiligungsgremien zusammen mit EU, Bund und Kommunen auf geeignete Maßnahmen zum Erreichen des Klimaschutzziels hinzuwirken. Viele Maßnahmen im Verkehr erfordern ein gemeinsam abgestimmtes Vorgehen. Hier kann Baden-Württemberg als engagiertes und bedeutendes Bundesland einen wichtigen Beitrag leisten.

Stuttgart, 9. Mai 2017