



**Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg**

KLIMASCHUTZ UND MOBILITÄT


Rahmenbedingungen und Ziele



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



 Ein Klimaschutzenszenario für Baden-Württemberg

Verkehrsinfrastruktur 2030



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Klimaschutz in Baden-Württemberg

Der Klimawandel stellt eine massive Bedrohung unserer Lebensgrundlagen dar. Bei ungebremstem Anstieg der weltweiten CO₂-Emissionen muss mit einer weiteren Erwärmung um zunächst 1,4 bis 5,8 Grad bis zum Jahr 2100 gerechnet werden, verbunden mit ernstesten Folgen für Mensch und Natur. An vielen Orten der Welt kann man den bereits stattfindenden Klimawandel schon beobachten in Form von Dürren, Überschwemmungen, weiteren Extremereignissen und abschmelzenden Gletschern. Auch Baden-Württemberg ist in besonderer Weise betroffen von den Veränderungen durch den Klimawandel.

Klimaschutz ist daher ein erklärtes Ziel der Landesregierung Baden-Württemberg. Im 2013 beschlossenen „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Baden-Württemberg“ (KSG) sind verbindliche Ziele zur Treibhausgasreduzierung für alle Sektoren gesetzlich verankert (§ 4 KSG).

Das Klimaschutzgesetz sieht klare Vorgaben für die Reduzierung von Treibhausgasen vor: Der CO₂-Ausstoß des Landes soll bis 2020 um mindestens 25 Prozent sinken, bis zum Jahr 2050 wird eine Minderung um 90 Prozent angestrebt. Das Klimaschutzziel wird ergänzt durch einen allgemeinen Klimaschutzgrundsatz.

Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft ist für das Politikfeld Klimaschutz federführend verantwortlich, das Ministerium für Verkehr ist zuständig für den Klimaschutz im Verkehrssektor. Da Klimaschutz in den meisten Ressorts von Bedeutung ist gibt es auch eine interministerielle Arbeitsgruppe Klimaschutz beim Umweltministerium.

Neben dem Klimaschutz ist auch die Klimaanpassung ein Ziel der Landesregierung. Deshalb beinhaltet das Klimaschutzgesetz, dass die unvermeidbaren Auswirkungen des Klimawandels mit Hilfe einer landesweiten Anpassungsstrategie zu begrenzen sind. Denn selbst wenn es uns gelingt, den Klimawandel zu begrenzen, sind weitreichende ökologische und ökonomische Folgen zu erwarten. Es müssen deshalb in verschiedenen Handlungsfeldern und auf allen politischen Ebenen, rechtzeitig Vorkehrungen geplant und umgesetzt werden.

Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, hat die Landesregierung ein integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK) auf Basis einer umfassenden Bürger- und Öffentlichkeitsarbeit (BEKO) mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Verbänden erarbeitet und im Juli 2014 durch den Ministerrat verabschiedet. Das IEKK enthält konkrete Strategien und Maßnahmen. Die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand und die allgemeine Verpflichtung jedes einzelnen, im Rahmen seiner Möglichkeiten zur Verwirklichung der Klimaschutzziele beizutragen, sind weitere Elemente des Gesetzes. Darüber hinaus enthält das Gesetz Änderungen im Landesplanungsgesetz, die das Klimaschutzziel mit der Regionalplanung verbinden.

Die Erreichung der Ziele sowie die Umsetzung der Ziele sollen durch ein Monitoring überprüft werden. Beginnend mit dem Jahr 2016 erfolgt gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 KSG alle drei Jahre eine zusammenfassende Berichterstattung, die sowohl den Stand der Umsetzung der Klimaschutzziele und IEKK-Ziele als auch den Stand der Umsetzung der Klima-Anpassungsstrategie wiedergeben soll.

Ergebnisse des Monitorings 2017 für den Verkehrssektor

Die Regierungsfractionen haben im Koalitionsvertrag die Absicht erklärt, den Verkehr bis 2050 weitgehend auf erneuerbare Energien umzustellen. Für Baden-Württemberg verdeutlicht der Monitoring-Bericht zum IEKK die sich abzeichnende deutliche Zielverfehlung im Verkehrssektor: Das Sektorziel im IEKK besagt, dass bis zum Jahr 2020 die Emissionen von 21 Mio. t CO₂-äquivalente im Jahr 1990 auf 15,8 bis 16,8 Mio. t CO₂-äquivalente gesenkt werden sollen. Entsprechend einer Minderung um 20 Prozent (etwas weniger ambitioniertes Ziel) bis 25 Prozent (ambitionierteres Ziel) gegenüber 1990.

Die Berechnungen zum IEKK verdeutlichen, dass die Emissionen sogar voraussichtlich um +8,2 Prozent steigen werden (bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990). Die noch erforderliche Minderung im Jahr 2020, wenn das weniger ambitionierte Ziel erreicht werden soll, beträgt nach dieser Abschätzung 28,2 Prozent.

Erreichbar ist das Klimaschutzziel im Verkehrssektor mit den vorhandenen zahlreichen investiven und nichtinvestiven Maßnahmen trotz hoher Investitionen nicht. Eine Diskussion darüber, wie die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden können ist notwendig.

Weitere Informationen

Abkommen von Paris ∨

Die Konferenz von Paris hat die weltweiten Anstrengungen zum Schutz des Klimas auf eine völlig neue und ambitionierte Grundlage gestellt: alle 196 Vertragsparteien der Klimarahmenkonvention haben sich auf ein gemeinsames Ziel und Vorgehen im Kampf gegen den Klimawandel verständigt. Das Abkommen sieht vor, die Erderwärmung auf ein beherrschbares Maß von deutlich unter zwei Grad und möglichst unter 1,5 Grad im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen. Durch das 1,5-Grad-Ziel ist die erfolgreiche Realisierung wirksamer Maßnahmen noch dringlicher geworden. Bisher angestrebte Ziele und Zeitpläne von Land, Bund und Europäischer Union müssen vor diesem Hintergrund überprüft und angepasst werden.

Mit dem Abkommen von Paris ist klar, dass die Treibhausgasemissionen in der Europäischen Union über alle Sektoren hinweg bis 2050 nicht um 80 sondern vielmehr um 95 Prozent gegenüber 1990 sinken müssen. Damit muss auch der Verkehrssektor einen entscheidenden Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten. Bislang war im Webuch Verkehr „Fahrplan zu einem einheitlichen Europäischen Verkehrsraum“ das unverbindliche Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 Prozent gegenüber 1990 zu verringern benannt worden. Nimmt man dagegen die Beschlüsse von Paris ernst, dann darf auch der motorisierte Verkehr bis 2050 praktisch keine Treibhausgasemissionen mehr emittieren.

Abkommen von Paris

Klimaschutzplan der Bundesregierung 2050 ∨

Am 14. November 2016 hat das Bundeskabinett den Klimaschutzplan 2050 beschlossen. Erstmals wird darin das Ziel formuliert, dass Deutschland bis zum Jahr 2050 weitgehend treibhausgasneutral sein soll. Außerdem enthält der Plan erstmals Klimaziele für die einzelnen Wirtschaftszweige und soll

damit als Orientierung für strategische Entscheidungen in den nächsten Jahren dienen. Dem Gesetz voran gegangen ist ein breit angelegter Beteiligungsprozess, damit die langfristig angelegte Strategie in Gesellschaft und Wirtschaft auf Akzeptanz stößt. Bundesländer, Kommunen und Verbände sowie Bürgerinnen und Bürger waren aufgefordert, der Bundesregierung strategische Maßnahmen vorzuschlagen, mit denen die langfristigen Klimaziele erreicht werden. Die Sektorziele sind ambitioniert: So sollen die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 1990 um 40 bis 42 Prozent gesenkt werden.

Zum Herunterladen

[Klimaschutzplan 2050 - Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung](#)

[Modellbericht: Prüfung und Bewertung der Methodik der Verkehrsmodellierung](#)

[Maßnahmenbericht: Entwicklung von Instrumenten und Maßnahmen](#)

[Schlussbericht Teil 1: Klimaschutz-Szenario Baden-Württemberg 2030](#)

[Schlussbericht Teil 2: Klimaschutz-Szenario Baden-Württemberg 2030](#)

Klimaschutzziele der Europäischen Union

Ebenso wie Deutschland wird auch Europa bei seinen Klimazielen weiter nachbessern müssen, um die in Paris gesetzten Ziele zu erreichen. Zwei Jahre vor dem Klimagipfel von Paris verabschiedete die Europäische Union im Oktober 2014 folgende Klimaziele:

- bis 2030 soll der Ausstoß an CO₂ im Vergleich zu 1990 um 40 Prozent sinken
- der Anteil an Erneuerbaren Energien soll bis 2030 27 Prozent der gesamten Energieerzeugung ausmachen
- der Energieverbrauch soll im Vergleich zu 2014 um 27 Prozent sinken.

Als ein Ergebnis des Klimagipfels für den Verkehrssektor kann die Mitteilung der Kommission: „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität, COM (2016) 501 final“ gewertet werden. Ausgelöst durch diese Mitteilung begann in Deutschland die Diskussion um emissionsfreie Fahrzeuge, die in einen Bundesratsbeschluss mündete und den bundesweiten Diskussionsprozess um die Transformation der Automobilwirtschaft und des Mobilitätssektors einleitete.

[Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität COM 2016](#)

Weitere Informationen

[Broschüre: Verkehrsinfrastruktur 2030. Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg](#)

[Klimaschutzplan 2050 \(Bundesumweltministerium\)](#)

Broschüre: Analyse des Einsatzes von Lang-LKW im Hinblick auf seine Klimaeffekte (LUBW)

Modellbericht: Prüfung und Bewertung der Methodik der Verkehrsmodellierung (pdf-Datei)

Maßnahmenbericht: Entwicklung von Instrumenten und Maßnahmen (pdf-Datei)

Schlussbericht Teil 1: Klimaschutz-Szenario Baden-Württemberg 2030 (pdf-Datei)

Schlussbericht Teil 2: Klimaschutz-Szenario Baden-Württemberg 2030 (pdf-Datei)

Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes (pdf-Datei)

Monitoring-Bericht zum Klimaschutzgesetz BW: Teil II Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept (pdf-Datei)

Monitoring-Bericht zum Klimaschutzgesetz BW: Stellungnahme zum Bericht (pdf-Datei)

Abkommen von Paris (pdf-Datei)

Klimaschutzziele der Europäischen Union

Sondergutachten der SRU: Umsteuern erforderlich - Klimaschutz im Verkehrssektor

Link dieser Seite:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/rahmenbedingungen-und-ziele/?limit=all&type=98>