



## Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

KLIMASCHUTZ UND MOBILITÄT

# Projekte



6559546/ stock.adobe.com

## Baden-Württemberg beim Bundesländerindex Mobilität und Umwelt 2020/21 erneut auf Platz 1

Das Land punktete beim «Bundesländerindex Mobilität und Umwelt» vor allem bei den Themen Verkehrssicherheit, Lärm und Flächenverbrauch. Die Untersuchung wurde von der Allianz pro Schiene, dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschlands und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) in Auftrag gegeben.

Hier finden Sie die Studie der [Allianz pro Schiene \(PDF\)](#).

Auch interessant: [Umfrageergebnisse zur Verkehrswende in BW 2019 \(Link\)](#)



## Themenbereich Verkehrssicherheit:

### **Baden-Württemberg hat Platz 1 (15 von 20 Punkten)**

In Baden-Württemberg hat sich die Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr von 890 pro einer Million Einwohnern im Jahr 2014 auf 730 im Jahr 2019 verringert. Damit konnte im Vergleich zu den anderen Bundesländern die größte Verbesserung erreicht werden. Die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten hat von 43 pro einer Million Einwohner im Jahr 2014 auf 39 im Jahr 2019 abgenommen.

Das politische Ziel der Landesregierung, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 um 40% gegenüber 2010 zu reduzieren, kommt der positiven Bewertung ebenfalls zu Gute. Allerdings betrug dieser Rückgang bis zum Jahr 2019 tatsächlich nur ca. 12 Prozent in absoluten Zahlen, bzw. 15 Prozent bei der Einwohnerzahl als Bezugsgröße.

<https://www.statistik-bw.de/Verkehr/Unfaelle/MUnfaelle.jsp> (Link)

[https://www.statistik-bw.de/Verkehr/Unfaelle/VK-VU\\_verunglueckte.jsp](https://www.statistik-bw.de/Verkehr/Unfaelle/VK-VU_verunglueckte.jsp) (Link)

Die Zahlen für die ersten 7 Monate des Jahres 2020 zeigen, dass in dieser Zeit deutlich weniger Menschen im Straßenverkehr verletzt und getötet wurden als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Das liegt jedoch an dem aufgrund der Corona-Pandemie besonders während der Lockdown-Phasen verminderten Verkehrsaufkommen, nicht an einem generell sichereren Verkehr.

Das Verkehrsministerium strebt weiterhin an, durch vielfältige Aktivitäten und Maßnahmen langfristig einen Straßenverkehr ohne Getötete und Schwerverletzte zu erreichen („Vision Zero“).

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/verkehrspolitik/verkehrssicherheit/> (Link)

---

Lärminderung 

## Themenbereich Lärminderung

**Baden-Württemberg hat Platz 1 (17,6 von 20 Punkten)**

In Baden-Württemberg liegt der Anteil der von Verkehrslärm Betroffenen mit 2,7 Prozent der Bevölkerung im vorderen Mittelfeld der Länder (1,2 bis 8,8 Prozent)

Positiv angerechnet wird dem Land, dass es als einziges Bundesland ein landesweites quantitatives Minderungsziel für die Belastung durch Verkehrslärm erreichen will (20 Prozent weniger Betroffene bis 2020, 50 Prozent bis 2030).

Trotz der positiven Einstufung im Länderranking bleibt auch in Baden-Württemberg in Sachen Lärminderung noch viel zu tun. Aktuell ist es hier bei rund 244 000 Menschen nachts lauter (> 55 Dezibel), als ihrer Gesundheit zuträglich ist. Tagsüber sind ca. 214 000 Menschen gesundheitsschädlichem Verkehrslärm ausgesetzt (> 65 Dezibel).

Weitere Informationen finden Sie in derZEIT [\(Link\)](#)

Zielsetzung des Landes ist, die gegebenen Handlungsmöglichkeiten beim Verkehrslärmschutz auszuschöpfen und auf Bundesebene für eine Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten einzutreten.

Weitere Informationen: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laerschutz/> (Link)

---

Flächenverbrauch 

## Themenbereich Flächenverbrauch

**Hier liegt Baden-Württemberg auf Platz 2 des Rankings, mit 16,2 von insgesamt 20 Punkten.**

Positiv schlägt für das Land zu Buche, dass sein Flächensparziel mindestens so anspruchsvoll ist wie das der Bundesregierung. Diese hat sich im Jahr 2020 das Ziel vorgegeben, den täglichen Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar zu reduzieren. Im Koalitionsvertrag für Baden-Württemberg 2016 nennen die Koalitionspartner die Netto-Null beim Flächenverbrauch als ihr langfristiges Ziel. Als Zwischenziel strebte die Landesregierung bis zum Jahr 2020 eine Reduktion des täglichen Flächenverbrauchs auf 3 Hektar an, was im Verhältnis dem oben genannten Ziel der Bundesregierung entspricht.

Tatsächlich hat die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Baden-Württemberg im Jahr 2019 jedoch täglich um 4,8 Hektar zugenommen. Im Jahr 2016 lag der tägliche Flächenverbrauch dagegen bereits einmal bei „nur“ 3,5 Hektar pro Tag.

<https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/GebietFlaeche/GB-FV-LR.jsp> (Link)

Die Verkehrsflächen haben im Jahr 2019 in Baden-Württemberg im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Prozent zugenommen (212 Hektar), die Siedlungsflächen dagegen um 0,5 Prozent (1 533 Hektar). Die Flächenzunahme bei Bergbau, Steinbrüchen u.ä. betrug über 0,8 Prozent (60 Hektar).

<https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/GebietFlaeche/01515310.tab?R=LA> (Link)

Die von der Bundesregierung im Rahmen des Baulandmobilisierungsgesetzes beschlossene Verlängerung des § 13b des Baugesetzbuches bis Ende 2022 ermöglicht weiterhin die beschleunigte Ausweisung von Baugebieten am Ortsrand, ohne Umweltprüfung und ohne Ausgleich für den Naturschutz. Damit erscheint es unrealistisch, dass sich der Flächenverbrauch in den nächsten Jahren reduzieren wird. Eine solche „Zersiedelung“ führt zudem zu schlechteren Bedingungen für eine verkehrliche Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

---

Klimaschutz 

## Themenbereich Klimaschutz


**Hier erreicht Baden-Württemberg nur 7,2 von 20 Punkten und liegt damit auf Platz 9 (von 16 Bundesländern).**

Das Land hatte sich zwar zum Ziel gesetzt, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs bis 2020 um 20 bis 25 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren, das Verkehrsministerium strebt zudem bis 2030 eine Reduktion um 40 Prozent gegenüber 1990 an. Tatsächlich haben die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors in Baden-Württemberg jedoch von 21 Mio. t im Jahr 1990 auf 23,5 Mio. t im Jahr 2018 zugenommen, also um 12 Prozent.

[https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/2\\_Presse\\_und\\_Service/Publikationen/Klima/IEKK-Monitoring-Kurzbericht-2019.pdf](https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/2_Presse_und_Service/Publikationen/Klima/IEKK-Monitoring-Kurzbericht-2019.pdf) (Link, hier auf S. 30)

Um die Klimaziele im Verkehrssektor erreichen zu können, sind deutliche Veränderungen notwendig. Das Verkehrsministerium hat deshalb Eckpunkte für die Mobilität in den Jahren 2030 und 2050 entwickelt, und arbeitet daran, diese umzusetzen. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/> (Link)

---

Luftqualität 

## Themenbereich Luftqualität

## Hier liegt Baden-Württemberg auf dem 8. Platz, mit 8,6 von 20 Punkten.

Grund dafür ist vor allem, dass es im Land auch im Jahr 2019 noch in mehreren Städten zu Überschreitungen des zulässigen Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) kam. Wie beim Spitzenreiter des Rankings im Bereich Luftqualität, Thüringen, gab es auch in vielen anderen Bundesländern im Jahr 2019 keine solchen Überschreitungen.

Baden-Württemberg ist allerdings auf einem guten Weg: Während es im Jahr 2018 noch in 14 Städten zu Überschreitungen des zulässigen Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid kam, waren es 2019 nur noch vier Städte. Dies zeigt, dass einerseits die vom Land ergriffenen Maßnahmen greifen, andererseits aber auch zunehmend Dieselfahrzeuge mit nur noch geringen NO<sub>2</sub>-Emissionen in den Verkehr kommen. Deshalb ist zu erwarten, dass in den Jahren 2020 oder 2021 das Ziel einer flächendeckenden Einhaltung des Grenzwertes für den NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert erreicht werden kann.

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/stickstoffdioxid-werte-sinken-in-baden-wuerttemberg-weiter/> (Link)

---

## Weitere Projekte im Bereich Klimaschutz und Mobilität

---

### Klimamobilitätspläne

Herkömmliche kommunale Verkehrsplanungsinstrumente sind häufig sektoral oder orientieren sich nicht ausreichend an den Klimaschutzziele im Verkehr des Landes Baden-Württemberg. Um den Klimaschutz im Verkehr voranzubringen, braucht es starke Kommunen, die ganzheitliche, klimaschutzorientierte Ansätze bei ihrer Verkehrsplanung verfolgen. Mit der Etablierung der Klimamobilitätspläne beabsichtigt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Kommunen ein neues Instrument an die Hand zu geben, um auf einer analytischen, datenbasierten Grundlage und unter der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie relevanter Akteure, ganzheitliche Strategien zu entwickeln und effektive Maßnahmen(-pakete) zur Reduktion lokaler Verkehrsemissionen zu identifizieren. Somit können Kommunen einen substantiellen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten.

Rechtlich verankert sind die Klimamobilitätspläne im Klimaschutzgesetz des Landes (KSG 2020, § 7) als freiwilliges Instrument auf kommunaler Ebene, welches sich vor allem für größere Städte, Landkreise und Zusammenschlüsse von Kommunen eignet. Ein finanzieller Anreiz für Kommunen ist die Möglichkeit, für Maßnahmen, die Bestandteil eines Klimamobilitätsplans sind, den sogenannten Klimabonus in Anspruch zu nehmen. Erfüllt ein Klimamobilitätsplan die Anforderungen gemäß Anlage 20 der Verwaltungsvorschrift (VwV) zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), kann dies als Nachweis für einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz genutzt werden. Dieser Nachweis ermöglicht es Kommunen eine erhöhte Förderquote (75 Prozent anstatt 50 Prozent) zu beantragen.

Um praxistaugliche Erfahrungen mit dem neuen Instrument der Klimamobilitätspläne zu sammeln, begleitet und unterstützt das Ministerium für Verkehr in einer Pilotphase fünf ausgewählte Kommunen bzw. kommunale Zusammenschlüsse bei der modellhaften Erstellung eines Klimamobilitätsplans. Im

Januar 2021 startete die Pilotphase mit den Städten Freiburg, Heidelberg, und Stuttgart, dem Landkreis Ludwigsburg sowie dem Gemeindeverband Mittleres Schussental. Neben der fachlichen Unterstützung und Vernetzung der Modellkommunen im Rahmen regelmäßiger Workshops, fördert das Ministerium für Verkehr die Kosten für externe Dienstleister zur Erstellung der Klimamobilitätspläne mit 80%. Bis Ende 2022 werden die unterschiedlichen Arbeitsphasen der Erstellung eines Klimamobilitätsplans von den Modellkommunen in enger Abstimmung mit dem zuständigen Regierungspräsidium sowie dem Ministerium für Verkehr erprobt. Im Anschluss wird die Pilotphase evaluiert, mit dem Ziel das Instrument auf Basis der gewonnenen Erfahrungen zu optimieren sowie hilfreiche Guidelines zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans zu entwickeln. Auch wird über die Weiterführung des Instruments und der damit verbundenen erhöhten Förderquote entschieden.

### Weiterführende Informationen:

<https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/klimaschutzgesetz-klimamobilitaetsplaene>

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Förderprogramme/200904\\_LGVFG-Anlage\\_20\\_Klimamobilitätspläne.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Förderprogramme/200904_LGVFG-Anlage_20_Klimamobilitätspläne.pdf) (PDF)

[Landesrecht BW § 7f KSG BW | Landesnorm Baden-Württemberg | - Klimamobilitätspläne | Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg \(KSG BW\) vom 23. Juli 2013 | gültig ab: 24.10.2020 \(landesrecht-bw.de\)](#)

[Landesrecht BW § 4 LGVFG | Landesnorm Baden-Württemberg | - Höhe und Umfang der Förderung | Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden ... | gültig ab: 01.01.2020 \(landesrecht-bw.de\)](#)

---

## Klimaschutzszenario

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) hat 2017 ein Klimaschutzszenario in Auftrag gegeben, mit dem Ziel darzustellen, wie die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden können.

Das Klimaschutzszenario wurde von den gleichen Gutachtern, die für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auch die Verkehrsverflechtungsprognose zum Bundesverkehrswegeplan erstellt hatten, berechnet. Es benutzte die gleichen Modelle und Methoden wie die Verflechtungsprognose des BMVI. Dadurch konnte auch dargestellt werden, wie sich die Emissionen des Verkehrs auf Bundesebene entwickeln. Laut Verflechtungsprognose verringerten sich die Emissionen in Baden-Württemberg um lediglich 21 Prozent, bundesweit um 26 Prozent. Dies liegt unter anderem an dem für Baden-Württemberg prognostizierten stärkeren Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum.

Das Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg, welches primär Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel im Fokus hatte, erreichte eine Emissionsminderung von 34 Prozent. Das Klimaschutzszenario zeigte, dass die Klimaschutzziele der Bundesregierung und die Klimaschutzziele der Landesregierung Baden-Württembergs für das Jahr 2030 voraussichtlich nicht



ausschließlich aufgrund verbesserter Fahrzeugtechnik oder durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen erreicht werden können.

Zusätzliche zeitnahe Investitionen in Infrastruktur (Schiene) und Organisation (Schienenverkehr, ÖPNV) werden benötigt. Dabei waren die Investitionen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 zur Schiene allein nicht ausreichend. Nur mit einem stärkeren Ausbau der Schienenkapazitäten sowie mit dem Abbau von Hindernissen bei der Nutzung der Schiene ist in Baden-Württemberg eine deutliche Verlagerung vom Straßen- auf den Schienenverkehr erreichbar. Ein erheblicher Ausbau der Schieneninfrastruktur, und zwar über das im BVWP gegebene Maß hinaus, vor allem in den Ballungsgebieten ist erforderlich.

2021 verschärfte Baden-Württemberg seine Klimaziele. Bis 2030 sollen die Emissionen aller Sektoren um 65 Prozent reduziert werden. Bis 2040 soll Baden-Württemberg klimaneutral sein. Angesichts dieser neuen Ziele hat das VM beschlossen, ein neues Klimaschutzszenario berechnen zu lassen, diesmal auch für 2040. Erneut wird hierfür zuerst dargestellt werden, wie sich die Emissionen im Verkehr entwickeln, wenn alle bisher absehbaren Maßnahmen umgesetzt werden. Dabei ist es wahrscheinlich, dass dieses Bezugsszenario die Klimaziele nicht vollständig erreicht. Daher wird anschließend ein zusätzliches, ambitionierteres Klimaschutzszenario berechnet, in dem die Klimaziele durch geeignete Maßnahmen erreicht werden. Die ersten Ergebnisse werden für 2022 erwartet.

### **Zum Herunterladen:**

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

---

## Weiterentwicklung der THG-Quote als Instrument des Klimaschutzes

Das Verkehrsministerium hat eine Kurzstudie in Auftrag gegeben, um Erkenntnisse zu gewinnen welche Möglichkeiten eine Weiterentwicklung der THG-Quote als Instrument des Klimaschutzes bieten könnte.

Nach Auffassung der Gutachter stellt die Fortführung und Erweiterung der THG-Minderungsquote grundsätzlich ein vielversprechendes Instrument für den Klimaschutz im Verkehr dar. Sie wirkt verkehrsträgerübergreifend, lässt sich gut und transparent mit klimapolitischen Zielen verknüpfen und die Mechanismen sind in Grundzügen bereits etabliert. Sie kommt dem Wunsch der Industrie nach marktbasierter Instrumenten entgegen und stellt (im Gegensatz zu einem integrierten Emissionshandel aller Sektoren) gleichzeitig sicher, dass reale Emissionsminderungen im Verkehrsbereich realisiert werden. Zudem ist sie grundsätzlich gut mit anderen Politikinstrumenten kombinierbar.

Die THG-Minderungsquote eignet vor allem dazu, den Rahmen für eine konsistente und effektive Klimapolitik im Verkehr zu setzen. Um einen tiefgreifenden Technologiewandel als Basis für die Verkehrswende sicherzustellen, bedarf es zusätzlich weiterer, spezifischer Instrumente, die zum Teil bereits heute bestehen und weiter geschärft werden können. Zu nennen wäre hier zum Beispiel die Pkw-

Effizienzregulierung, aber auch eine weitere Forcierung des Infrastrukturausbaus für alternative Kraftstoffe.

---

## Untersuchung zu den Klimaeffekten des Einsatzes von Lang-Lkw

[Untersuchung zu den Klimaeffekten des Einsatzes von Lang-Lkw](#)

(Herausgeber: Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) und Daimler AG)

---

## Strombasierte Kraftstoffe zum Erreichen ambitionierter verkehrlicher Klimaschutzziele

In Baden-Württemberg sind die auf der Basis des Kraftstoffabsatzes ermittelten Treibhausgasemissionen des Verkehrs (THG-) zwischen 1990 und 2016 um 11 Prozent gestiegen. Mit ambitionierten Vermeidungs-, Verlagerungs- und Effizienzmaßnahmen sowie einer 1 prozentigen Beimischung von strombasierten Kraftstoffen, wie sie im Projekt „Energie- und Klimaschutzziele 2030“ des Umweltministeriums Baden-Württemberg unterstellt werden, können bis 2030 Minderungen von 31 Prozent gegenüber 1990 erreicht werden. Diese Minderung ist geringer als das deutsche Sektorziel Verkehr im Klimaschutzplan 2050 von 40 bis 42 Prozent von 1990 - 2030.

Im vorliegenden Kurzgutachten wird untersucht, welchen Beitrag ein höherer Anteil strombasierter Kraftstoffe im Jahr 2030 zur Minderung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Baden-Württemberg leisten könnte.

Dabei wird von einem Import der strombasierten Kraftstoffe aus dem Ausland ausgegangen.

[Link zur Studie](#)

---

## Mobilitätssäulen

Klimafreundlich mobil zu sein ist heute wichtiger denn je. Viele Kommunen in Baden-Württemberg haben dafür bereits ein umfangreiches Angebot geschaffen. An Mobilitätsstationen führen sie unterschiedliche öffentliche und geteilte Verkehrsmittel zusammen und vergrößern so die Auswahlmöglichkeiten und die Umstiegsoptionen. Um den Knotenpunkten nachhaltiger Fortbewegungsmittel in Baden-Württembergs Kommunen mehr Sichtbarkeit zu verleihen und die klimafreundlichen Optionen zur Gestaltung der Alltagswege bewusst zu machen, kennzeichnet das Verkehrsministerium Baden-Württemberg in Zusammenarbeit mit der Landesenergieagentur ([KEA-BW](#)) jetzt Orte nachhaltiger Mobilität mit Mobilitätssäulen.

**Weitere Informationen:**

[Mobilitätssäulen für Baden-Württemberg](#)

---

## Förderprogramme



Informationen zu verschiedene Fördererprogrammen des Ministeriums finden Sie hier: [Förderprogramme](#)

---

## Kompetenznetz Klima Mobil

Mutig voran beim Klimaschutz im Verkehr! Das Kompetenznetz Klima Mobil unterstützt Kommunen und Landkreise darin, Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr und zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsalternativen umzusetzen. Neben der intensiven Betreuung ausgewählter Modellkommunen mit konkreten Planungs- und Kommunikationsdienstleistungen bietet ein erweitertes Netzwerk allen Mitgliedern umfangreiche Informationsangebote, Workshops und die Möglichkeit, sich mit anderen fortschrittlichen Akteuren zu vernetzen. Die Mitgliedschaft ist kostenfrei.

Das Ministerium unterstützt das Projekt inhaltlich und finanziell. Die Projektlaufzeit erstreckt sich auf drei Jahre bis Ende August 2022. Eine Fortsetzung und inhaltliche Erweiterung ist geplant.

[Kompetenznetz Klima Mobil](#)

---

## Weitere Informationen

Studie: [Mobiles Baden-Württemberg](#)

**Link dieser Seite:**

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/projekte?print=1&cHash=edb2ee04fafa65dd93009478f9440dc9>