

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Klimaschutz und Mobilität

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Klimaschutzziele sich aus dem Pariser Klimaschutzabkommen und den Klimaschutzzielen der Bundesregierung für den Sektor Verkehr ableiten lassen;
2. welche Klimaschutzziele sie sich in Baden-Württemberg für den Sektor Verkehr gesetzt hat;
3. wie sich die CO₂-Emissionen des Verkehrs in Baden-Württemberg entwickelt haben und inwieweit sie ihre Klimaschutzziele für den Sektor Verkehr aktuell erreicht hat;
4. welche zentralen Ergebnisse die vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebene Studie „Verkehrsinfrastruktur 2030 – Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg“ ergeben hat;
5. welche Maßnahmen dieses Klimaschutzszenario enthält, um die CO₂-Emissionen des Verkehrs zu minimieren;
6. welche Maßnahmen zur Minderung der CO₂-Emissionen des Verkehrs sie aktuell schon anwendet und welche sie darüber hinaus in Zukunft zur Anwendung bringen will;
7. ob sich aus dem Klimaschutzszenario Konsequenzen für den weiteren Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur im Land ableiten lassen;
8. inwieweit die Ergebnisse dieses Klimaschutzszenarios im Strategischen Dialog der Landesregierung mit der Autoindustrie Berücksichtigung finden;

9. inwieweit die Ergebnisse dieses Klimaschutzszenarios bei der Weiterentwicklung des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts (IEKK) der Landesregierung Berücksichtigung finden;
10. welche weiteren Maßnahmen nach ihrer Einschätzung auf europäischer Ebene, auf Bundesebene, auf Landesebene und in den Kommunen des Landes ergriffen werden müssen, damit auch im Sektor Verkehr die anspruchsvollen Klimaschutzziele erreicht werden.

09.01.2018

Andreas Schwarz, Katzenstein
und Fraktion

Begründung

Die grün-schwarze Regierungskoalition hat sich zum Ziel gesetzt, Baden-Württemberg zu einem Musterland für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft zu machen. Dabei spielt die Reduktion der CO₂-Emissionen eine zentrale Rolle, um dem Klimawandel vorzubeugen bzw. die Folgen des Klimawandels zu mildern.

Der Sektor Verkehr ist der einzige relevante Emittent, der im Vergleich zum Referenzjahr 1990 bisher keine signifikante Reduktion der CO₂-Emissionen erzielt hat. Ganz im Gegenteil: Die Emissionen sind sogar leicht wieder gestiegen.

Mit der Studie „Verkehrsinfrastruktur 2030 – Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg“ des Verkehrsministeriums und der Studie „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ der Baden-Württemberg-Stiftung liegen aktuell zwei wissenschaftliche Veröffentlichungen vor, die Anlass zur Sorge geben, dass Baden-Württemberg seine Klimaschutzziele im Sektor Verkehr deutlich verfehlt. Der vorliegende Antrag soll den Sachstand erfragen und geeignete Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Klimaschutz und Mobilität aufzeigen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 21. März 2018 Nr. 4-0141.5/320 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *welche Klimaschutzziele sich aus dem Pariser Klimaschutzabkommen und den Klimaschutzzielen der Bundesregierung für den Sektor Verkehr ableiten lassen;*

Auf der UN-Klimakonferenz 2015 in Paris wurde ein völkerrechtlich verbindliches Klimaabkommen verabschiedet. Der Vertrag trat am 4. November 2016 in Kraft.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Zentrales Vertragsselement ist die Begrenzung der durchschnittlichen Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad, mit dem Bestreben, den globalen Temperaturanstieg auf 1,5 Grad zu begrenzen. Dazu soll in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts ein Gleichgewicht aus Treibhausgasemissionen auf der einen Seite und deren Abbau auf der anderen Seite erreicht werden.

Auf Bundesebene ist für das Klimaschutzziel im Verkehrssektor der Klimaschutzplan 2050 maßgeblich, der mit dem Kabinettsbeschluss vom 14. November 2016 verabschiedet wurde. Für das Jahr 2030 wird das Ziel, eine Minderung der Treibhausgasemissionen um 55 Prozent gegenüber 1990 zu erreichen, mit Sektorzielen hinterlegt. Für den Verkehrssektor ist auf Bundesebene eine Minderung von 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 vorgesehen.

2. welche Klimaschutzziele sie sich in Baden-Württemberg für den Sektor Verkehr gesetzt hat;

Die Klimaschutzziele Baden-Württembergs beziehen sich auf das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg, das im Sommer 2013 vom Landtag beschlossen wurde. Das Klimaschutzgesetz enthält die Ziele, die Treibhausgasemissionen insgesamt in Baden-Württemberg bis 2020 um 25 Prozent und bis 2050 um 90 Prozent jeweils gegenüber 1990 zu mindern. Die Zielerreichung wurde durch das im Jahr 2014 von der Landesregierung beschlossene integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK) mit Sektorzielen bis zum Jahr 2020 und in konkrete Umsetzungsstrategien übersetzt sowie mit insgesamt 108 Maßnahmen unterlegt. Für den Verkehrssektor gibt das IEKK vor, dass dieser bis zum Jahr 2020 seine Treibhausgasemissionen um 20 bis 25 Prozent gegenüber 1990 reduzieren soll.

Im Koalitionsvertrag ist festgelegt, dass Vorschläge für ambitionierte Ziele für 2030 im Rahmen einer interministeriellen Arbeitsgruppe ausgearbeitet werden. Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft hat diesen Prozess mit dem Forschungsvorhaben „Energie und Klimaschutzziele 2030“ gestartet, dessen Ergebnisse im September letzten Jahres vorgestellt wurden. Konkrete Sektorziele für den Verkehrsbereich liegen derzeit noch nicht vor. Das Verkehrsministerium hat sich allerdings analog zum Ziel der Bundesregierung selbst im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung das Ziel einer 40-prozentigen Reduzierung der CO₂-Emissionen des Verkehrs gesetzt.

3. wie sich die CO₂-Emissionen des Verkehrs in Baden-Württemberg entwickelt haben und inwieweit sie ihre Klimaschutzziele für den Sektor Verkehr aktuell erreicht hat;

Rund ein Drittel der energiebedingten CO₂-Emissionen sind in Baden-Württemberg dem Verkehrssektor zuzurechnen.

Die verkehrsbedingten Emissionen gingen zwischen 2000 und 2009 kontinuierlich leicht zurück und erreichten wieder das Niveau von 1990. In den darauffolgenden Jahren zeigt sich jedoch ein gegenteiliger Trend. So ist im Jahr 2015 mit 23,1 Mio. t CO₂ ein gegenüber 2009 11 Prozent höheres Niveau zu beobachten. Der zu erbringende Minderungsbeitrag beläuft sich auf mittlerweile 32 Prozent bzw. 7,5 Mio. t CO₂ bis 2020.

Die Entwicklung der Jahresfahrleistung im Kfz-Verkehr in Baden-Württemberg zeigt dagegen eine anhaltende Zunahme des Verkehrs seit 1990 auf (Steigerung um 30 Prozent). Mit einem Anteil von 87 Prozent an der gesamten Jahresfahrleistung und einem Anteil von etwa zwei Dritteln der CO₂-Emissionen ist der Verkehr mit Personenkraftwagen (Pkw) die bestimmende Größe im Kfz-Verkehr.

Diese Entwicklung lässt darauf schließen, dass ohne die zeitnahe Umsetzung wirksamer Maßnahmen im Verkehrssektor durch die Europäische Union, die Bundesregierung, das Land und die Kommunen das Klimaschutzziel im Verkehrssektor für das Jahr 2020 mit einem Plus von rund 8 Prozent gegenüber 1990 deutlich verfehlt werden könnte.

4. welche zentralen Ergebnisse die vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebene Studie „Verkehrsinfrastruktur 2030 – Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg“ ergeben hat;

Im Klimaschutzszenario 2030 Baden-Württemberg wurde formuliert und berechnet, welche Auswirkungen das Erreichen eines sektoralen Ziels von 40 Prozent CO₂-Reduktion gegenüber 1990 für den Verkehrssektor in Bezug auf die Verkehrsinfrastrukturen haben könnten.

Die Untersuchung basiert auf der Verflechtungsprognose 2030 des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP-Prognose). Diese kann im Abgleich mit anderen Studien als wahrscheinliche Zukunft gewertet werden, wenn bisherige Trends und bisherige politische Rahmenbedingungen zur Grundlage genommen werden. Sie zeigt, dass die genannten Ziele der Europäischen Union, des Bundes oder der Landesregierung ohne zusätzliche Maßnahmen nicht erreicht werden können.

Aus der BVWP-Prognose lässt sich bis 2030 folgende Kernaussagen ableiten: Der Verkehr wird weiter ansteigen, insbesondere im Güterverkehr. Dennoch wird davon ausgegangen, dass die CO₂-Emissionen in Baden-Württemberg um etwa 20 Prozent zurückgehen werden. Dies ist allein durch den angenommenen technischen Fortschritt an den Fahrzeugen begründet.

Die wesentlichen Ergebnisse des Klimaschutzszenarios und dessen Infrastrukturwirkungen sind:

- Der Verkehrsaufwand auf der Straße geht gegenüber 2010 um 12 Prozent zurück, und zwar in Ballungsräumen, in denen gute Alternativen zur Nutzung des Pkw zur Verfügung stehen, der Pkw-Bestand zurückgeht und das Parken von Pkw einer Bepreisung unterliegt.
- Die Entlastung der Straßen führt zu weniger Engpässen und damit zu höheren mittleren Geschwindigkeiten, einer höheren Zuverlässigkeit und weniger Staus. Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Autobahnen wird zunehmen. Vor allem bei der Planung der innerstädtischen und radial auf die Städte ausgerichteten Straßeninfrastruktur ist ein entsprechendes Szenario von Bedeutung, da der Straßenraum hier dem Konkurrenzdruck der unterschiedlichen Funktionen unterliegt. Die abnehmende Bedeutung der Verbindungsfunktion könnte im Sinne einer modernen Stadtplanung der Aufenthaltsfunktion zusätzlichen Raum bieten.
- Auf der Schiene verdoppelt sich der Personenverkehr gegenüber 2010 und auch im Güterverkehr ist mit starken Zuwächsen zu rechnen. Die Steigerungen können nur zum Teil durch das bereits von der Landesregierung beschlossenen Angebotsverbesserungen im Zielkonzept 2025, durch höhere Auslastungen und größere Züge und – wo nötig – punktuelle Nachsteuerungen abgefangen werden. Es zeichnet sich jedoch darüber hinaus auch ein massiver Investitionsbedarf in Infrastrukturmaßnahmen ab. Die im Klimaschutzszenario auftretenden Engpässe zeigen Ansatzpunkte für weitere Untersuchungen auf.
- Das Szenario zeigt, dass eine Senkung des CO₂-Ausstosses im Verkehr um 40 Prozent gegenüber 2010 sehr ambitioniert ist und nur erreicht werden kann, wenn zeitnah wirksame Maßnahmen umgesetzt werden. Neben den im Szenario angenommenen Maßnahmen ist eine ambitionierte Fortschreibung der Flottengrenzwerte für Fahrzeuge erforderlich. Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen pro Fahrzeug notwendig. Die Entwicklung müsste folglich über die Annahme von 6 Millionen Elektrofahrzeugen in Deutschland im Jahr 2030 hinausgehen.
- Zwei Sensitivitätsanalysen zeigen, wie im Modell vergleichbar hohe CO₂-Einsparungen nur mit einzelnen Maßnahmen erreicht werden könnten. Die Ergebnisse zeigen die Grenzen solcher einseitigen Handlungsschwerpunkte auf und verweisen auf die Notwendigkeit abgestimmter vielfältiger Instrumente.

- Bezogen auf die Infrastruktur zeigen die Berechnungen deutlich, dass das Schienenverkehrsnetz selbst bei Umsetzung aller Maßnahmen im aktuellen BVWP nicht ausreichend ist. Dies gilt auch unter der Annahme, diese Maßnahmen würden bis 2030 fertiggestellt. Zu den dargestellten notwendigen Verbesserungen in allen Ballungsräumen müssen weitere Verbesserungen in den S-, Stadt- und Straßenbahnnetzen treten. Damit der Bus in Komfort und Reisezeit attraktiver wird, sind separate Führungen bis hin zum Bau von entsprechenden Bus Rapid Transit (BRT)-Systemen zu entwickeln.

Das Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg zeigt Möglichkeiten auf, den Verkehr im Land klimafreundlicher zu gestalten. Gleichzeitig werden die Grenzen und Herausforderungen einer solchen Entwicklung deutlich.

5. welche Maßnahmen dieses Klimaschutzszenario enthält, um die CO₂-Emissionen des Verkehrs zu minimieren;

Das Klimaschutzszenario Baden-Württemberg 2030 enthält als Szenario keine konkreten Maßnahmen, sondern lediglich Annahmen. Szenarien sind keine Prognosen. Dieses Szenario beschreibt nicht die mit Sicherheit zu erwartende Entwicklung, sondern Ziele, die erreichbar wären. Ob das Klimaschutzszenario oder Teile davon Wirklichkeit werden, hängt daher von vielen äußeren Faktoren und den Weichenstellungen der verschiedenen politischen Ebenen ab.

Im Klimaschutzszenario wurden die Annahmen der BVWP-Prognose übernommen, modifiziert und mit weiteren Annahmen ergänzt (Werte BVWP-Prognose in der folgenden Aufzählung in Klammern), um sich der Realisierung der Klimaschutzziele zu nähern. Denn mit den in der BVWP-Prognose vorgesehenen Annahmen ließen sich die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors in Baden-Württemberg im besten Fall um 21 Prozent reduzieren.

Die berücksichtigten Annahmen in den Modellrechnungen umfassen Infrastrukturausbau, strukturelle Änderungen, Anreize und Restriktionen. Konkrete Instrumente zur Realisierung der Annahmen wurden nicht betrachtet, diese können teilweise auf Marktentwicklungen (z. B. Ölpreis, Batteriepreise) oder politischen Eingriffen beruhen:

- Aktualisierte Bevölkerungsprognose: mehr Personen in Städten
- Aktualisierung des Fernbusmarkts: Verdopplung des Angebots von 2014
- Umsetzung des Zielkonzepts 2025 für den SPNV
- Expressbuslinien zwischen zentralen Orten
- Städtischer ÖV: +50 Prozent mehr Fahrplanfahrten, 15 Prozent schneller (BVWP +5 Prozent)
- Radwegebau und E-Bikes: 15 Prozent schneller (BVWP +5 Prozent)
- Preise Fernverkehr Schiene: 0 Prozent (BVWP +10 Prozent)
- Preise Nahverkehr Schiene: –20 Prozent (BVWP +10 Prozent)
- Preise Städtischer ÖV: –10 Prozent (BVWP +20 Prozent)
- Innerorts: Tempo 50 nur auf Hauptverkehrsstraßen, Tempo 30 auf Nebenstraßen, außerorts: Tempo 120 auf Autobahnen/autobahnähnlichen Straßen, sonst Tempo 80
- Zahl der Flugbewegungen (Starts und Landungen) auf dem Stand von 2010
- Parkkosten: +100 Prozent (BVWP +50 Prozent) und Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung
- Pkw-Nutzungskosten: +60 Prozent (BVWP +10 Prozent)

6. welche Maßnahmen zur Minderung der CO₂-Emissionen des Verkehrs sie aktuell schon anwendet und welche sie darüber hinaus in Zukunft zur Anwendung bringen will;

9. inwieweit die Ergebnisse dieses Klimaschutzszenarios bei der Weiterentwicklung des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts (IEKK) der Landesregierung Berücksichtigung finden;

10. welche weiteren Maßnahmen nach ihrer Einschätzung auf europäischer Ebene, auf Bundesebene, auf Landesebene und in den Kommunen des Landes ergriffen werden müssen, damit auch im Sektor Verkehr die anspruchsvollen Klimaschutzziele erreicht werden;

Die Fragen 6, 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Ministerium für Verkehr verfolgt eine Strategie der Nachhaltigen Mobilität für alle. In diese sind alle laufenden Maßnahmen des Verkehrsministeriums eingebettet. Einen guten Überblick bietet der Monitoring-Bericht zum Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg – Teil II IEKK, in dem auch die Berichte der Ressorts zur Umsetzung der Maßnahmen des IEKK enthalten sind (vgl. Tabelle 1 zur Umsetzung im Bereich des Verkehrsministeriums).

Tabelle 1: Stand der Umsetzung der Maßnahmen des IEKK im Verkehrsbereich (Auszug Monitoring-Bericht)

M-Nr.	Maßnahme	Die Maßnahme ...			
		ist umgesetzt	wird fortlaufend umgesetzt	soll im Zeitraum 2017 bis 2020 umgesetzt werden	kann derzeit nicht umgesetzt werden
M 065	Stadt bzw. Region der „Kurze Wege“ als Leitbild der Stadt- und Regionalentwicklung		x		
M 066	Enge Verknüpfung von Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung		x		
M 067	Ausbau der Fahrrad- und Fußgänger-Infrastruktur		x		
M 068	Förderung der Fahrradkultur		x		
M 069	Neuaufteilung der Investitionsfördermittel	x			
M 070	Modernisierung der Tarif- und Finanzierungsstrukturen im ÖPNV		x		
M 071	Förderung nicht bundeseigener Schieneninfrastrukturen		x		
M 072	Qualität und Innovation im Busverkehr		x		
M 073	Integraler Taktfahrplan		x		
M 074	Qualitätsverbesserung und Innovation im ÖPNV		x		
M 075	Förderung von ÖPNV-Pilotprojekten und integrierten Mobilitätskonzepten in dünn besiedelten Räumen		x		
M 076	Verknüpfung zwischen Regional- und Fernverkehr			x	
M 077	Ausweitung der Nutzung des Umweltverbundes im Berufsverkehr		x		
M 078	Ausbau der Schieneninfrastruktur		x		
M 079	Bessere Verknüpfungen im Umweltverbund		x		
M 080	Optimierung des Kombinierten Güterverkehr		x		
M 081	Ausbau der Neckarschleusen		x		
M 082	Stadt- und klimafreundliche City-Logistik			x	
M 083	Förderung energiesparender Fahrweise und Fahrzeugnutzung		x		
M 084	Förderung der Elektromobilität		x		
M 085	Reduzierung der Belastungen durch den Luftverkehr		x		
M 086	Nachhaltige Mobilität der Landesinstitutionen als Vorbild		x		
M 087	Öffentlichkeitsarbeit für klimaschonende Mobilität		x		

Die ergriffenen Maßnahmen sind erfolgreich, was sich in deutlich gestiegenen Nutzerzahlen bei den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Bahn, Bus, Rad und Fußverkehr zeigt. Trotz dieser positiven Entwicklung ist der Verkehrssektor der einzige Sektor, der seine Emissionen seit 1990 nicht mindern konnte. Da der Straßengüterverkehr stetig zunimmt und der Trend zu leistungsfähigeren, sichereren und damit oftmals schwereren Fahrzeugen geht, wurden die Effekte der sparsameren Motoren für den Klimaschutz abgeschwächt. Der Handlungsdruck und damit die Herausforderung, auf EU-, Bundes- und Landesebene hochwirksame Maßnahmen umzusetzen, nimmt beständig zu.

Im Monitoring-Bericht zum Klimaschutzgesetz – Teil II IEKK sind gemäß KSG BW Vorschläge zur Weiterentwicklung der Strategien und Maßnahmen benannt. Diese Vorschläge werden gemeinsam mit den Ergebnissen des Forschungsvorhabens Energie- und Klimaschutzziele 2030 in die Arbeiten für die Erstellung des künftigen IEKK einfließen und dabei erst einer abschließenden Beurteilung zugeführt:

- Konsequente und ambitionierte Umsetzung der Maßnahmen und Strategien im IEKK unter Berücksichtigung der Strategie „Nachhaltige Mobilität – für Alle“
- Weitere Elektrifizierung des Verkehrssektors
- Erarbeitung einer integrierten Handlungsstrategie Güter- und Wirtschaftsverkehr
- Weiterführung und Ausbau der Strategien und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung im Personenverkehr
- Implementierung zusätzlicher Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung zum Thema Klimaschutz und Verkehr sowie zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens
- Erhöhung der Effizienz bei allen Verkehrsmitteln
- Chancen der Digitalisierung im Verkehrssektor ergreifen
- Synergieeffekte der Strategien und Maßnahmen im Klimaschutz mit anderen Zielen sicherstellen
- Ausbau der Vorbildfunktion der Landesverwaltung: Rad- und Pedelec-Förderung für Landesbedienstete; Gesamtkonzeption zum Parkraummanagement landeseigener Stellplätze

Die Erfahrungen mit den bisher umgesetzten zahlreichen Maßnahmen zeigen, dass zum Erreichen der Klimaschutzziele weitere Maßnahmen umgesetzt werden müssen.

Seit 2014 tagt die Arbeitsgruppe Nachhaltige Mobilität aus dem Beirat für Nachhaltige Entwicklung heraus im Verkehrsministerium. Diese hat im Jahr 2017 eine Empfehlung zum Klimaschutz im Verkehrssektor formuliert, auf die sich Vertreterinnen und Vertreter von Umwelt- und Verkehrs- und Wirtschaftsverbände sowie kommunale Spitzenverbände verständigt hatten. Aktuell werden dort weitergehende Maßnahmen zum Klimaschutz u. a. mit Blick auf Elektromobilität, ÖPNV-Finanzierung und Geschwindigkeitskonzepte diskutiert.

Alle aktuellen Studien und Szenarien zur Erreichung der Klimaschutzziele betonen bspw. den hohen Handlungs- und Transformationsbedarf, um die Wirtschaftsstärke zu erhalten, wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die international vereinbarten Klimaziele zu erreichen.

Die wissenschaftlichen Studien belegen, dass den Flottengrenzwerten der Europäischen Union eine sehr hohe Bedeutung zukommt. Je weniger hier erreicht wird, desto mehr werden andere Bereiche an Einsparungen erbringen müssen. Ebenso seien wesentlich höhere Investitionen in Infrastrukturen für den Schienenverkehr und die Elektromobilität erforderlich.

Generell sollte zur Erreichung der Klimaschutzziele weiterhin eine technologieoffene Förderung nachhaltiger Mobilität im Vordergrund stehen; vgl. auch Drucksachen 16/3086 und 16/2207.

Für die Landes- und kommunale Ebene werden in der Studie Mobiles BW weitreichende Maßnahmen benannt. Das Parkraummanagement wird in mehreren Studien als besonders effektives kommunales Steuerungsinstrument angesehen. Der Transformationsprozess insgesamt wird jedoch nur gelingen, wenn die Bevölkerung, Unternehmen und Beschäftigte in diesen eingebunden werden und ihn mittragen.

Ergebnisse und Vorschläge aus diesen Aktivitäten werden in den Fortschreibungsprozess des IEKK eingebracht.

7. ob sich aus dem Klimaschutzszenario Konsequenzen für den weiteren Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur im Land ableiten lassen;

Das Klimaschutzszenario zeigt deutlich, dass sich die Prioritäten beim Infrastrukturausbau in Baden-Württemberg verändern müssen. Allein die Notwendigkeit, im Jahr 2030 eine im Vergleich zu 2010 etwa doppelt so hohe Transportleistung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erbringen, zeigt die enormen Herausforderungen. Das Szenario zeigt konkret auf, an welchen Punkten des Schienennetzes ein deutlich ambitionierter Ausbau notwendig ist, als dies heute geplant ist. Dies stellt eine gewaltige Herausforderung dar. Neben der Schieneninfrastruktur der Bahn muss die Steigerung im öffentlichen Verkehr auch wesentlich durch die lokalen Verkehrsangebote mit Schienen- und Busverkehren sowie durch neue Formen des Busverkehrs erbracht werden. Dazu erscheint es notwendig, die vorhandene und künftig ausgebaute Straßeninfrastruktur verstärkt zur Bereitstellung eines attraktiven und störungsfrei verkehrenden Busverkehrs zu nutzen.

Mit Blick auf die laufenden Straßenplanungen ist folgendes festzuhalten. Wie unter Frage 5 erläutert handelt es sich bei der Studie Klimaschutzszenario um ein Szenario. Das Szenario erfüllt nicht die Anforderungen, die an Projektprognosen zu stellen sind. Bei einer Projektprognose für ein konkretes Projekt für den weiteren Erhalt, Aus- oder Neubau der Straßeninfrastruktur geht es darum, mit einem deutlich regionaleren Bezug die verkehrliche Wirkung einer baulichen (Straßen-) Netzergänzung abzuschätzen. Für die Planung der Bundesfernstraßen ist daher der BVWP 2030 maßgeblich.

Das Klimaschutzszenario kann jedoch in Fällen, in denen Zweifel an der künftigen Entwicklung der verkehrlichen Belastung von Straßen- und Schieneninfrastrukturen bestehen, Hinweise geben, wie die Auslastung der Infrastrukturen sich entwickeln könnte, wenn wirkungsvolle Maßnahmen zum Erreichen der Klimaziele umgesetzt würden.

8. inwieweit die Ergebnisse dieses Klimaschutzszenarios im Strategischen Dialog der Landesregierung mit der Autoindustrie Berücksichtigung finden.

Zusätzlich zu den genannten Maßnahmen ist die Landesregierung im Frühjahr 2017 mit dem Strategiedialog Automobilwirtschaft in einen siebenjährigen Dialogprozess eingetreten. Im engen Schulterschluss mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Arbeitnehmerverbänden und Zivilgesellschaft soll damit die Transformation der Automobilwirtschaft im Wege einer völlig neuen Form und einem neuartigen Format institutionalisierter Zusammenarbeit aktiv begleitet und mitgestaltet werden. Ziel ist es, die Position des Landes als global führenden Automobil- und Mobilitätsstandort zu sichern sowie den Menschen zukunftsfähige Arbeitsplätze zu bieten. Zudem will das Land Vorreiter für klima- und umweltschonende Mobilität sein. Sämtliche Dimensionen des Wandels (Technologiewandel, Strukturwandel, Mobilitätswende, Energiewende und Arbeitsplatzwandel) entfalten eine große Dynamik und müssen daher von den Akteurinnen und Akteuren im Land parallel bearbeitet und vorangetrieben werden. In diesem Rahmen werden mit den beteiligten Akteuren innerhalb der verschiedenen Themenfelder Lösungen gesucht und Maßnahmen umgesetzt. Beispielhaft und nicht abschließend werden folgende Themenfelder genannt:

Im Themenfeld 1 „Forschung und Entwicklung, Produktion, Zulieferer“ unter der Federführung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zählen Energieeffizienz sowie der Klimaschutz zu den betrachteten Zielvorgaben bei der Erarbeitung einer Roadmap für zukünftige Technologien und Innovationen.

Das Verkehrsministerium ist für das Themenfeld 5 „Verkehrslösungen“ zuständig. Hier werden weitere wirksame Instrumente für den Klimaschutz diskutiert, Szenarien für die künftige Mobilität reflektiert und Pilotprojekte konzipiert. Der Fokus im Strategiedialog liegt dabei auf Maßnahmen, die eine Bedeutung für die Automobilwirtschaft haben.

In Themenfeld 7 „Gesellschaft und Mobilität“ werden unter Federführung des Staatsministeriums die Szenarien der Studie „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ der Baden-Württemberg-Stiftung mit der Zivilgesellschaft diskutiert.

Hermann

Minister für Verkehr