

Antrag

der Abg. Friedrich Haag und Daniel Karrais u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Klimasofortprogramm des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Antrag

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

1. bei welcher Abweichung von den im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) vorgesehenen Minderungszielen des CO₂-Ausstoßes des Verkehrssektors sie von einer drohenden erheblichen Zielverfehlung ausgeht, die die Ergreifung von Maßnahmen erfordert (bitte mit ausführlicher Erläuterung, wann aus Sicht der Landesregierung und insbesondere des Verkehrsministeriums eine „erhebliche Zielabweichung“ im Sinne des § 16 Absatz 4 KlimaG BW vorliegt);
2. weshalb sie noch immer an einer Sektorbetrachtung festhält, statt den Klimaschutz ganzheitlich zu betrachten und an den Stellen anzusetzen, an denen mit jedem eingesetzten Euro die größte Wirkung erzielt werden könnte;
3. auf welcher Grundlage das Verkehrsministerium weitere Maßnahmen ergreifen möchte, wenn es innerhalb der Koalition die Auffassung gibt, die bereits eingeleiteten Maßnahmen umzusetzen reiche zur Zielerreichung aus;
4. an welche weiteren Maßnahmen das Verkehrsministerium im Kompetenzbereich des Landes denkt, wie beispielsweise die Möglichkeit, durch die Betankung der vorhandenen Landesfahrzeuge mit HVO 100 im Vergleich zu fossilem Diesel bis zu 90 Prozent CO₂ einzusparen oder für Dienstreisen von Regierungsmitgliedern und Landesbeschäftigten nach Berlin auf Zugverbindungen (bspw. auch Nachtzüge) statt auf Flugreisen zu setzen;
5. welche Initiativen gegenüber dem Bund oder Europa sie plant, um das Emissionsvolumen an CO₂ und weiteren klimawirksamen Gasen über bereits bisher eingeleitete Maßnahmen hinaus zu senken;

6. ob sie bei den unter Ziffer 5 genannten Maßnahmen auch darauf hinwirken will, den regulatorischen Rahmen für E-Fuels, bio-LNG und bio-CNG so weiterzuentwickeln, dass diese wettbewerbsfähig dauerhaft eingesetzt werden können;
7. welche der im Impulspapier „Mobilität und Klima“ des Klima-Sachverständigenrats vom Oktober 2024 vorgeschlagenen Maßnahmen vom Verkehrsministerium bereits umgesetzt wurden, um die Sektorenziele im Verkehrsbereich zu erreichen.

17.4.2025

Haag, Karrais, Dr. Jung, Dr. Rülke,
Haußmann, Goll, Dr. Schweickert, Reith,
Heitlinger, Brauer, Bonath, Hoher FDP/DVP

Begründung

Laut Medienberichten arbeitet das Verkehrsministerium an weiteren Maßnahmen, um die drohende Abweichung von gesetzten Minderungszielen bei der Verringerung des CO₂-Ausstoßes abwenden zu können. Dabei ist zu vernehmen, dass der Koalitionspartner CDU zusätzliche Maßnahmen offenbar mit der Begründung ablehnt, die bereits eingeleiteten seien ausreichend. Durch verschiedene Äußerungen entsteht der Verdacht, dass abermals Dritte über eine zusätzliche Lkw-Maut oder Tempolimits adressiert werden sollen, statt wie seitens der Antragsteller seit Jahren gefordert, beispielsweise durch die Betankung von Landesfahrzeugen mit HVO 100 selbst wirksam aktiv zu werden. Insbesondere im Bereich der Polizei mit ihrer Vielzahl an Fahrzeugen wären nennenswerte Effekte denkbar.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. Mai 2025 Nr. VM4-0141.5-31/118/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. bei welcher Abweichung von den im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) vorgesehenen Minderungszielen des CO₂-Ausstoßes des Verkehrssektors sie von einer drohenden erheblichen Zielverfehlung ausgeht, die die Ergreifung von Maßnahmen erfordert (bitte mit ausführlicher Erläuterung, wann aus Sicht der Landesregierung und insbesondere des Verkehrsministeriums eine „erhebliche Zielabweichung“ im Sinne des § 16 Absatz 4 KlimaG BW vorliegt);*
- 2. weshalb sie noch immer an einer Sektorbetrachtung festhält, statt den Klimaschutz ganzheitlich zu betrachten und an den Stellen anzusetzen, an denen mit jedem eingesetzten Euro die größte Wirkung erzielt werden könnte;*
- 3. auf welcher Grundlage das Verkehrsministerium weitere Maßnahmen ergreifen möchte, wenn es innerhalb der Koalition die Auffassung gibt, die bereits eingeleiteten Maßnahmen umzusetzen reiche zur Zielerreichung aus;*

Zu den Ziffern 1, 2 und 3 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Grundsätzlich orientiert sich das Ministerium für Verkehr an der fachlichen Einschätzung des Klimasachverständigenrates. In seiner „Stellungnahme (...) zum Fortschritt des Klimaschutzes in Baden-Württemberg und zum Klima-Maßnahmenregister“ sah der Klimasachverständigenrat im September 2024 „eindeutig den Tatbestand der drohenden erheblichen Zielverfehlung nach § 16 Absatz 4 KlimaG BW als erfüllt an“. Angesichts einer prognostizierten Zielabweichung von 51 Prozent im Jahr 2030 für den Verkehrssektor bewertet das Ministerium für Verkehr die Einschätzung des Klimasachverständigenrates als plausibel. Gemäß § 10 Absatz 2 Satz 2 KlimaG BW sind die Ressorts verantwortlich für die Einhaltung der Sektorziele.

Derzeit erfolgt eine Abstimmung zwischen den Ressorts über die Bewertung und den Umgang mit dem Klimaschutz- und Projektionsbericht. Daher ist die Einschätzung des Ministeriums für Verkehr noch nicht abschließend.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahmen zu den Drucksachen 17/6886 und 17/8640 verwiesen.

4. an welche weiteren Maßnahmen das Verkehrsministerium im Kompetenzbereich des Landes denkt, wie beispielsweise die Möglichkeit, durch die Betankung der vorhandenen Landesfahrzeuge mit HVO 100 im Vergleich zu fossilem Diesel bis zu 90 Prozent CO₂ einzusparen oder für Dienstreisen von Regierungsmitgliedern und Landesbeschäftigten nach Berlin auf Zugverbindungen (bspw. auch Nachtzüge) statt auf Flugreisen zu setzen;

Das Ministerium für Verkehr nimmt beim Klimaschutz insbesondere die Maßnahmen in den Blick, bei denen das Land den größten Klimabeitrag erreichen kann. Dazu sind die Berechnungen aus dem Klimaschutzenszenario maßgeblich. Die fünf wichtigsten Maßnahmen auf Landesebene sind

- mehr Züge und Schienen
- Förderung Lkw-Tank-/Ladeinfrastrukturausbau
- Rahmenbedingungen Parkraummanagement
- Rahmenbedingungen Mobilitätspass
- Selbstverpflichtung von Firmen bei Dienstwagen.

Das Ministerium für Verkehr verfolgt bei der Landesfahrzeugflotte vorrangig das Ziel der Elektrifizierung, wo immer dies technisch und wirtschaftlich umsetzbar ist. Andere Alternativen stehen teils noch nicht und teils perspektivisch nicht in ausreichendem Maß zur Verfügung. Letztes trifft auf HVO wegen begrenzter biologischer Ausgangsstoffe zu. Für Bestandsfahrzeuge mit Dieselmotor sowie für Teile der Landesflotte, die sich derzeit nicht elektrifizieren lassen, kann der Einsatz von HVO eine ergänzende Maßnahme zur Reduktion von CO₂-Emissionen darstellen.

Im Rahmen eines Fortschrittsberichts zur Roadmap reFuels für Baden-Württemberg soll auch der aktuelle Stand zur Nutzung alternativer Kraftstoffe in der Landesverwaltung betrachtet werden.

Darüber hinaus wird auf die Beantwortung der Drucksachen 17/8721 und 17/4356 verwiesen.

5. welche Initiativen gegenüber dem Bund oder Europa sie plant, um das Emissionsvolumen an CO₂ und weiteren klimawirksamen Gasen über bereits bisher eingeleitete Maßnahmen hinaus zu senken;

Für Belange des Klimaschutzes nutzt die Landesregierung verschiedene institutionalisierte Austauschformate, um mit Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern auf bundespolitischer bzw. EU-Ebene den Austausch zu suchen. Exemplarisch kann auf die Ministerkonferenzen verwiesen werden. Baden-Württemberg fordert dort regelmäßig vom Bund, dass beispielsweise die Regionali-

sierungsmittel erhöht, klimaschädliche Subventionen abgebaut, Maßnahmen zur Stärkung der Elektromobilität und Emissionsminderung der Bestandsflotte umgesetzt werden. Ferner trägt die Arbeit der Landesvertretungen bei Bund und EU zu einem klimapolitischen Ineinandergreifen der Ebenen Land/Bund/EU bei.

6. ob sie bei den unter Ziffer 5 genannten Maßnahmen auch darauf hinwirken will, den regulatorischen Rahmen für E-Fuels, bio-LNG und bio-CNG so weiterzuentwickeln, dass diese wettbewerbsfähig dauerhaft eingesetzt werden können;

Die Landesregierung setzt sich für eine Weiterentwicklung des regulatorischen Rahmens auf europäischer Ebene ein, um die wirtschaftlich tragfähige Produktion und Nutzung strombasierter Kraftstoffe nachhaltig zu ermöglichen.

Bio-LNG und Bio-CNG rücken zunehmend in den fachlichen Fokus. Inwiefern für diese Kraftstoffe eine Weiterentwicklung des regulatorischen Rahmens notwendig ist, um ihre Wettbewerbsfähigkeit dauerhaft zu sichern, bedarf noch einer vertieften Prüfung.

7. welche der im Impulspapier „Mobilität und Klima“ des Klima-Sachverständigenrats vom Oktober 2024 vorgeschlagenen Maßnahmen vom Verkehrsministerium bereits umgesetzt wurden, um die Sektorenziele im Verkehrsbereich zu erreichen.

Die Empfehlungen des Klima-Sachverständigenrats werden unter anderem durch das bestehende Kompetenznetz Klima Mobil der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg bereits umgesetzt. Das Kompetenznetz Klima Mobil ist eine landesweite Experten- und Beratungsstelle für Klimaschutz im Verkehr für Kommunen. Regelmäßig werden landesweite Informations- und Vernetzungsveranstaltungen angeboten.

Die Tätigkeiten des Ministeriums für Verkehr setzen teilweise an den weiteren Empfehlungen des Klima-Sachverständigenrats an (z. B. Empfehlungen „Beratungsgutscheine einsetzen“, „Mobilitätsbudgets einführen“). Im Rahmen des Förderprogramms B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ erhalten Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber eine Förderung zur Durchführung von Analysen, für die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten und deren Umsetzung. Im Rahmen des Bündnisses „Verkehrswende in der Arbeitswelt“ wird für die Einführung von Mobilitätsbudgets geworben. Es finden landesweit weitere regionale Netzwerke statt, die den Zugang zum Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement durch regelmäßige Informations- und Vernetzungsveranstaltungen öffnen.

Monitoring-Systeme, die sich ebenfalls unter den Empfehlungen des Klima-Sachverständigenrats finden, baut das Ministerium für Verkehr auf verschiedenen Ebenen auf: Auf Landesebene findet ein jährliches Monitoring im Rahmen der Sektorberichte statt. Vierteljährlich gibt der KlimaMobilitätsMonitor einen Zwischenstand. Auf kommunaler Ebene sind Monitoring-Systeme z. B. ein Bestandteil von Klimamobilitätsplänen. Außerdem erfasst der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW, der derzeit aktualisiert wird, eine Vielzahl an Indikatoren, die ein umfassendes Bild der nachhaltigen Mobilität in Baden-Württemberg und wie sich diese in den letzten zwei Jahren entwickelt hat, vermitteln.

Hermann
Minister für Verkehr