

# Nachhaltigkeitsbericht 2019

## Ministerium für Verkehr

 Bericht im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

# Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. VORWORT DES MINISTERS</b>   | <b>03</b> |
| <b>2. NACHHALTIGKEIT IN DER RESSORTPOLITIK</b>  | <b>05</b> |
| <b>3. DIE STRATEGISCHEN ZIELE DES MINISTERIUMS</b>  | <b>12</b> |
| Die Ziele im Überblick  | 12        |
| Leitsatz   Nachhaltig handeln in Baden-Württemberg heißt, innovative, umweltgerechte und soziale Mobilität zu fördern und umzusetzen.   | 20        |
| Ziel 1: Reduktion des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes im Verkehr bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent gegenüber dem Stand von 1990  | 21        |
| Ziel 2: Steigerung des Anteils der Wege mit Rad auf 20 Prozent und Wege des Fußverkehrs auf 30 Prozent  | 24        |
| Ziel 3: Erhöhung des reFuel-Anteils am Flughafen Stuttgart bis 2030   | 25        |
| Ziel 4: Verdopplung der Nachfrage (Personenkilometer) im ÖPNV bis 2030 im Vergleich zu 2010   | 26        |
| Ziel 5: Bis zum Jahr 2030 wird jedes dritte Kraftfahrzeug klimaneutral angetrieben  | 29        |
| Ziel 6: Erhaltung von Straßen und Brücken bis 2030  | 31        |
| Leitsatz   Nachhaltig handeln in Baden-Württemberg heißt, die Lebensgrundlagen und die vielfältige Natur sowie die einzigartigen Kulturlandschaften des Landes zu schützen und zu erhalten sowie Belastungen für Mensch, Natur und Umwelt auch über das Land hinaus möglichst gering zu halten. | 33        |
| Ziel 7: Bis 2030 20 Prozent weniger Menschen einer verkehrsbedingten gesundheitsschädlichen Lärmbelastung aussetzen gegenüber dem Jahr 2017 (L <sub>Night</sub> > 55 Dezibel (a) – dB(A) – gemäß Lärmkartierung Straßenverkehr)   | 34        |
| Ziel 8: Die Grenzwertüberschreitungen beim NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert an Spotmessstellen bis zum Jahr 2020 im Vergleich zu 2011 um 60 Prozent verringern   | 37        |
| Ziel 9: Erhöhung der Wiedervernetzung und der Artenvielfalt bis 2030  | 40        |
| Leitsatz   Nachhaltig handeln in Baden-Württemberg heißt, den Menschen ein Leben in Sicherheit zu ermöglichen.  | 42        |
| Ziel 10: Verringerung der tödlich Verunglückten im Straßenverkehr bis 2030 gegenüber 2010 um 60 Prozent   | 43        |
| <b>4. AUSBLICK</b>  | <b>46</b> |
| <b>5. ÜBERSICHT ÜBER ALLE BERICHTSTEILE</b>   | <b>47</b> |
| <b>6. IMPRESSUM</b>   | <b>48</b> |

# 1. Vorwort des Ministers

🦊 Baden-Württemberg sieht sich als Wegbereiter für eine nachhaltige Mobilität in Stadt und Land. Das Ministerium für Verkehr orientiert sich an diesem Leitbild und sorgt täglich dafür, dieses durch konkrete Maßnahmen mit Leben zu füllen.

Die Mobilität der Zukunft muss umwelt- und klimafreundlich werden. Aktuell verursacht der Verkehr mehr als ein Drittel der schädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Während andere Sektoren Fortschritte aufweisen und ihre Emissionen kontinuierlich reduzieren, stagnieren die Emissionen des Verkehrs hartnäckig auf hohem Niveau und stiegen zuletzt sogar noch an. Dieser Trend muss dringend umgekehrt werden und dafür brauchen wir eine Verkehrswende hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

Diese Verkehrswende gelingt nur, wenn es eine Mobilitätswende und eine Energiewende im Verkehr gibt, denn auch die für E-Autos, E-Bikes und E-Lastkraftwagen und elektrifizierte Bahnstrecken benötigte Energie muss nachhaltig und erneuerbar erzeugt werden. Die Mobilitätswende

sorgt dafür, den Verkehr auf umwelt- und klimafreundlichere Verkehrsmittel, auf den sogenannten Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Verkehr) zu verlagern. Gleichzeitig müssen die Antriebstechnologien und die Treibstoffe nachhaltiger, emissionsärmer und klimafreundlicher werden.



↑ **Verkehrsminister** Winfried Hermann MdB

# „Die Mobilität von Morgen wird digital vernetzt, intermodal, nachhaltig und teilweise autonom sein.“

Nachhaltige Mobilität bedeutet auch, die bestehende Verkehrsinfrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und zukunftsfähig weiter zu entwickeln. Wir müssen heute in die Instandhaltung von Schienen, Straßen und Brücken investieren, wenn wir sie übermorgen noch ohne Einschränkungen benutzen wollen. Und wir müssen in die technische Zukunftsfähigkeit investieren. Die Mobilität von Morgen wird digital vernetzt, intermodal, nachhaltig und teilweise autonom sein.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und bedeutet zugleich Lebensqualität. Sie muss deswegen im gesamten Land garantiert sein. Die Problemstellungen können regional unterschiedlich sein. In den Ballungsräumen kann man die Probleme des zu vielen Verkehrs buchstäblich in der Luft riechen, in den Ohren dröhnen hören oder im Stau spüren. Die Sorgen des ländlichen Raumes liegen eher in der Sicherstellung von Erreichbarkeiten und der Versorgung mit öffentlichen Verkehrsdienstleistungen.

Die Herausforderungen für eine Politik der nachhaltigen Mobilität sind unverändert groß. Patentrezepte und schnelle Problemlösungen gibt es nicht. Wir müssen die Verkehrswende aus Klimaschutzgründen schneller vollziehen. Und wir brauchen gleichwohl die Ausdauer für langfristige Veränderungen zu nachhaltiger Mobilität. Deshalb freut es mich besonders, dass wir auf unserem Weg zur nachhaltigen Mobilität ein wichtiges Ziel erreichen konnten. Die Gesundheitsbelastungen durch Luftschadstoffe konnten deutlich reduziert werden.

Neben den klimafreundlichen Antrieben und Energien wie Elektromobilität, mit Batterien oder Brennstoffzelle, brauchen wir auch erneuerbare synthetische Kraftstoffe (reFuels). Insbesondere der Flugverkehr braucht diese Alternative zum klimaschädlichen Kerosin. Die Umstellung könnte über eine sukzessiv ansteigende Beimischquote idealerweise auf EU-Ebene gelingen.

Ich lade Sie ein, sich ein Bild von den Leitsätzen des Verkehrsministeriums zu machen und zu erfahren, welche Ziele wir erreichen wollen und wie wir dabei unsere Fortschritte messen.

## 2. Nachhaltigkeit in der Ressortpolitik

☞ Mobilität ist ein Grundbedürfnis unserer Gesellschaft. Mobilität verbindet Menschen, schafft Wohlstand, bringt aber auch gesamtgesellschaftliche Herausforderungen mit sich. Die Aufgabe des Verkehrsministeriums ist es die Weichen zu stellen, damit Mobilität zukünftig umwelt- und klimaverträglich gestaltet sowie den Bedürfnissen der Menschen in Baden-Württemberg gerecht wird.

Das Mobilitätsverhalten war in den letzten Jahrzehnten stark vom Autoverkehr geprägt. Wir betreiben für die gleiche Zahl an Wegen und die gleiche Mobilität einen immer höheren Aufwand. Bei stetig steigendem Verkehrsaufwand stößt der Ausbau von Verkehrswegen, insbesondere von (Fern-)Straßen an seine Grenzen. Das Verkehrsministerium setzt sich dafür ein, vorhandene Verkehrswege zu sanieren, zu modernisieren und wo nötig, umweltverträglich aus- und umzubauen. Vorrangig geht es darum, vorhandene Verkehrsinfrastruktur fit für die Anforderungen der Zukunft zu machen. Dazu zählt insbesondere die Sanierung von Brücken und Straßen. Neben dem Straßenverkehr liegt ein besonderer Schwerpunkt auf der Stärkung und dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Das Fahren mit dem Bus und der Bahn soll deutlich attraktiver werden und so dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen in Ballungsgebieten zu verringern und im ländlichen Raum eine Alternative zum

motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Das ist wichtig, um in unseren Städten die Luft- und Lebensqualität zu verbessern und auf dem Land ein Netz an öffentlichen Verkehrsdienstleistungen zu schaffen.

Eine entscheidende Rolle bei der Verkehrswende nehmen der Fuß- und Radverkehr ein. Gerade beim Radverkehr hat Baden-Württemberg starken Nachholbedarf und ist erst in den letzten Jahren zum Durchschnitt der Bundesländer aufgeschlossen. Die erfolgreichen Anstrengungen müssen nun auf eine neue Stufe gehoben werden, etwa durch die Planung von Radschnellwegen. Auch im Fußverkehr stellt das Land entscheidende Weichen, was insbesondere der bisher stark eingeschränkten Mobilität von Kindern und Senioren zugutekommt. Voraussetzung für mehr Fuß- und Radverkehr ist dabei eine Nahversorgung, etwa mit Geschäften in einer lebendigen Ortsmitte – und dies gilt auch umgekehrt!

Baden-Württemberg ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort mit einem hohen Warenumsatz. In den letzten Jahren war, insbesondere beim Warentransport mit dem Lastkraftwagen (Lkw), ein Anstieg zu verzeichnen. Der Schwerlastverkehr auf den Straßen von Baden-Württemberg trägt maßgeblich zum Verschleiß des Straßennetzes bei und hat einen höheren Sanierungsbedarf zur Folge. Deshalb arbeitet das Verkehrs-

ministerium an Maßnahmen, die den Warentransport von der Straße auf die Schiene verlagern, zum Beispiel die Förderung von Güterumschlagsanlagen. Notwendig sind aber auch neue, nachhaltige Technologien für Lkw und Schiffe.

In Baden-Württemberg bilden die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr den größten Anteil am gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Wir müssen die Belastungen für Umwelt und Klima senken, um die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens zu erreichen (d.h. Minus 40% bis 2030). Die individuelle Wahl des Verkehrsmittels spielt auf dem Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilität eine entscheidende Rolle. Daher bindet das Ministerium für Verkehr Kommunen, Unternehmen und alle Bürgerinnen und Bürger ein, etwa mittels Imagekampagnen. So wird nicht nur ein Bewusstsein für die Notwendigkeit der Verkehrswende geschaffen, sondern auch eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens unterstützt.

**UNSERE LEITSÄTZE IM VERKEHRSMINISTERIUM****LEITSATZ: INNOVATIVE, UMWELTGERECHTE UND SOZIALE MOBILITÄT FÖRDERN UND UMSETZEN**

Innovation ist Voraussetzung für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg. Für die Mobilität der Zukunft setzen das Land und die Unternehmen auf Effizienz – mehr Mobilität mit weniger Verkehr – sowie auf intelligente und vernetzte Lösungen.

Innovativ ist dabei nicht nur neue Technik, sondern es kann auch die bessere Anwendung von Altbewährtem sein – etwa des Zebrastreifens anstelle von roten Ampeln oder des Fahrrads auf Radschnellwegen. Technisch liegen die zentralen Innovationen bei neuen Antrieben, dem Autonomen Fahren und der besseren Nutzung von Mobilitätsdaten.

Mit dem vom Land geförderten Pilotprojekt eWayBW wird zur Erprobung von elektrisch betriebenen Hybrid-Oberleitungs-Lkw eine öffentliche Teststrecke eingerichtet, die umweltfreundlichen Transport mit dem Lkw unter Realbedingungen erprobt.

Auch auf der Schiene sollen auf Strecken ohne Oberleitungen innovative Lösungen für weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu klassischen Dieseltriebfahrzeugen entwickelt werden. Ein Technologieunternehmen in Friedrichshafen forscht an Hybridantrieben für Dieseltriebfahrzeuge.

# „Innovation ist Voraussetzung für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg.“

In der Ortenau werden wir erstmals mit neuen, batterieelektrischen Zügen fahren. Das Ministerium für Verkehr hat das Ziel, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrsbereich bis 2030 gegenüber 1990 um 40 Prozent zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, hat das Verkehrsministerium ein Maßnahmenpaket erarbeitet, welches die Menschen zum Umstieg auf klimafreundlichere Fortbewegungsmittel bewegen soll.

Insbesondere im städtischen Bereich wird durch eine bessere Infrastruktur der Fuß- und Radverkehr attraktiver gestaltet. Dazu gehören komfortable und sichere Wege, mehr Stellplätze für Fahrräder, Vernetzungsmöglichkeiten zwischen dem Rad und dem öffentlichen Verkehr und eine Bürgerbeteiligung, welche die Bürgerinnen und Bürger mit ihren Ideen und Vorschlägen einbindet. Ein Beispiel dafür sind die jährlich stattfindenden und vom Land geförderten Fußverkehrschecks. Im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird durch mehr und

moderne Busse und Bahnen, bessere Verbindungen und attraktivere, einfachere und preisgünstigere Tarifmodelle (zum Beispiel VVS-Tarifreform) der Umstieg vom Auto attraktiver gestaltet.

Für ihre Bediensteten hat die Landesregierung das JobTicket BW eingeführt und geht seit Jahresbeginn 2016 mit gutem Beispiel voran. Die Beschäftigten erhalten einen Arbeitgeberzuschuss von aktuell 25 Euro zu ihrem ÖV-Jahresabonnement. Ab dem Herbst 2020 können Landesbeamtinnen und -beamte zudem mit dem JobBike BW im Rahmen einer Entgeltumwandlung ein Fahrrad oder Pedelec zu günstigen Konditionen über das Land leasen. Damit möchte die Landesregierung die Bediensteten ermutigen, verstärkt auf klimafreundliche Verkehrsmittel umzusteigen. Bei Dienstfahrten mit dem Personenkraftwagen (Pkw) setzt das Land immer stärker auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Speziell Fahrzeuge mit Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenan-

trieb werden über die Landesinitiative Elektromobilität III im Rahmen einer Deltafinanzierung gefördert, das heißt die Mehrkosten gegenüber einem Fahrzeug mit konventionellen Antrieb werden über das Förderprogramm abgedeckt. Bei Einsatzgebieten die noch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erfordern wird bei der Beschaffung stets auf Fahrzeuge mit niedrigem Kraftstoffverbrauch und der fortschrittlichsten Abgasnorm zurückgegriffen. Bei Dienstreisen werden die Beschäftigten angehalten, wenn möglich mit Bus und Bahn zu reisen. Bei Dienstreisen, die eine An- und/oder Abreise mit dem Flugzeug notwendig machen, werden die entsprechenden Emissionen über atmosfair ausgeglichen.

Für Reisen mit dem Flugzeug und den damit verbundenen hohen Treibhausgasemissionen setzt die Landesregierung mittelfristig auf den Einsatz von sogenannten reFuels – synthetische Kraftstoffe, die aus nachwachsenden Rohstoffen, zum Beispiel Abfallprodukte wie Stroh, Pflanzenreste und so weiter, gewonnen werden können. ReFuels können auch als synthetische Kraftstoffe mit regenerativen Energien erzeugt werden. Sie können dann dem Kerosin in einem bestimmten Verhältnis beigemischt werden. Bei Otto- und Dieselmotoren wird dies über E10 schon länger flächendeckend praktiziert.

**„Mobilität ist ein Grundbedürfnis jeder und jedes Einzelnen und muss deshalb für alle zugänglich und bezahlbar sein.“**

Mobilität ist ein Grundbedürfnis jeder und jedes Einzelnen und muss deshalb für alle zugänglich und bezahlbar sein. So setzt sich das Land dafür ein, dass alle Menschen Zugang zu bedarfsgerechter Mobilität haben. Insbesondere im ländlichen Raum stellt dies eine Herausforderung dar. Durch den Dialog mit den betroffenen Regionen und mit innovativen Projekten, wie die Einführung von Bürgerbussen, das Verkehrskonzept für den Nationalpark Schwarzwald, das Verkehrskonzept für den Feldberg, konnten hier sozial- und bedarfsgerechte Mobilitätsangebote geschaffen werden. Dabei müssen Mobilitätsleistungen einerseits für jede und jeden erschwinglich bleiben. Auf der anderen Seite steigen die Ansprüche an die Transportmittel. Busse und Bahnen sollen pünktlich, komfortabel und in ausreichendem Takt verkehren und die Straßeninfrastruktur sich in einem guten Zustand befinden. Um hier eine entsprechende Qualität in allen Bereichen sicherzustellen, sind hohe Investitionen erforderlich.

**LEITSATZ: DIE LEBENSGRUNDLAGEN UND DIE VIELFÄLTIGE NATUR SOWIE DIE EINZIGARTIGEN KULTURLANDSCHAFTEN DES LANDES SCHÜTZEN UND ERHALTEN SOWIE BELASTUNGEN FÜR MENSCH, NATUR UND UMWELT AUCH ÜBER DAS LAND HINAUS MÖGLICHST GERING HALTEN**

Baden-Württemberg hat eine Vielzahl einzigartiger Naturräume und Kulturlandschaften. Wir müssen sie schützen und nachhaltig weiterentwickeln. Für ein respektvolles Miteinander von Mensch und Natur bedarf es geeigneter Maßnahmen zum Schutz dieser Gebiete.

Lärm und Luftschadstoffe haben Einfluss auf unsere Naturräume und Kulturlandschaften aber auch auf die Siedlungsgebiete bis in den städtischen Bereich. Feinstaub und Stickstoffdioxid haben die Luft- und Lebensqualität in einer Vielzahl von Städten in Baden-Württemberg beeinträchtigt. Die Landesregierung und die betroffenen Kom-

munen haben hier jeweils Maßnahmenpakete auf den Weg gebracht, um die Luftqualität zu verbessern – mit Erfolg: Die Messwerte sinken schneller als im Bundesdurchschnitt, Grenzwertüberschreitungen sind inzwischen die Ausnahme. Als gutes Beispiel ist hier die Landeshauptstadt Stuttgart hervorzuheben, die es mit Unterstützung des Landes geschafft hat, durch eine Tarifreform im ÖPNV die Nutzung von Bussen und Bahnen attraktiver zu machen und mit Einführung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 40 den Verkehr zu verstetigen und dabei die Schadstoffbelastung zu senken.

Zu viel Lärm macht krank. Deshalb ist es das erklärte Ziel der Landesregierung, die Lärmbelastung im Straßenverkehr zu senken. Dazu haben wir günstige Rahmenbedingungen geschaffen. In sehr vielen Gemeinden wurden auf dieser Basis Lärmaktionspläne erarbeitet und umgesetzt. Zu den Maßnahmen gehört zum Beispiel die Absenkung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit oder der Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge. Die Zahl der Menschen, die gesundheitsschädlichen Lärm ausgesetzt sind, liegt dennoch zu hoch. Ohne die ergriffenen Maßnahmen läge sie rund 40 Prozent höher. Ein weiterhin bestehendes Problem ist unnötiger Motorlärm, den insbesondere Motorräder verursachen und der zum Konflikt zwischen den Fahrerinnen und Fahrern und Anwohnerinnen und Anwohnern führt. Hier arbeitet das Verkehrsministerium eng mit den betroffenen Gemeinden an Bundes- und EU-Regelungen, um die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner nachhaltig zu reduzieren.

Die Natur ist unsere Lebensgrundlage. Der Rückgang von Tier- und Pflanzenarten ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit. Es gilt, die biologische Vielfalt in unserem Land zu bewahren. Dazu sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Lebensgrundlage heimischer Arten verbessern und den Biotopverbund stärken. Das Verkehrsministerium stärkt die biologische Vielfalt durch die ökologische Aufwertung der Grünflächen entlang von Straßen und Schienen und die Schaffung wertvoller blütenreicher Flächen. Auf der Grundlage des „Landesprogramms Wiedervernetzung“ werden durch Verkehrswege getrennte Lebensräume wieder miteinander verbunden.



**„Die Natur ist unsere  
Lebensgrundlage.“**



**„Die meisten tödlichen Unfälle sind auf menschliches Versagen, zum Beispiel auf zu schnelles Fahren zurückzuführen.“**

#### **LEITSATZ: DEN MENSCHEN EIN LEBEN IN SICHERHEIT ERMÖGLICHEN**

Sicherheit steht im Bereich Mobilität an oberster Stelle, egal ob im Straßen-, Luft- oder Schienenverkehr. Der Straßenverkehr ist noch weit davon entfernt, das Sicherheitsniveau des Schienen-, Bus und Luftverkehrs zu erreichen. Daher sind in den letzten Jahrzehnten viele Anstrengungen unternommen worden, um die Anzahl der Verkehrstoten zu senken, zum Beispiel durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, Einführung von Gurtpflicht, Helmpflicht, Airbag und Assistenzsystemen im Fahrzeug. Dennoch starben im Jahr 2019 im Straßenverkehr in Deutschland 3.059 Menschen, in Baden-Württemberg 437.

Die Europäische Union (EU) hat sich mit der „Vision Zero“ – Vision Null zum Ziel gesetzt, dass in der EU bis 2050 möglichst keine Person mehr im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt wird. Baden-Württemberg unterstützt dieses Ziel, wenn auch hier noch große Herausforderungen zu bewältigen sind, um es zu erreichen. Die meisten tödlichen Unfälle sind auf menschliches Versagen, zum Beispiel auf zu schnelles Fahren zurückzuführen. Deshalb setzt sich das Ministerium für Verkehr für eine andere Fahrkultur mit mehr Rücksicht und Umsicht ein sowie für angemessene niedrigere Geschwindigkeiten. Genauso nötig ist die Einführung von Fahrassistenzsystemen wie Notbrems- und Spurassistenzsysteme oder Lkw-Abbiegeassistenten bei neuen Pkw und Lkw.

**DIE LEITSÄTZE DER LANDESREGIERUNG IM ÜBERBLICK**

Aus den 17 Leitsätzen einer nachhaltigen Entwicklung in Baden-Württemberg haben wir die hervorgehobenen Leitsätze ausgewählt und uns dazu konkrete Ziele für eine nachhaltige Entwicklung gesteckt. Nachhaltig handeln in Baden-Württemberg heißt, ...

Dimension  
**Ökologische Tragfähigkeit**

... die **Energiewende** zügig, sicher und bezahlbar unter Einbindung der Zivilgesellschaft umzusetzen.

... **Klimaschutz** als Querschnittsaufgabe wahrzunehmen und umweltbezogene Gefahren infolge des Klimawandels zu minimieren.

... die Lebensgrundlagen und die **vielfältige Natur** sowie die einzigartigen Kulturlandschaften des Landes zu schützen und zu erhalten sowie Belastungen für Mensch, Natur und Umwelt auch über das Land hinaus möglichst gering zu halten.

... den Einsatz von **Ressourcen** zu optimieren und das Wirtschaftswachstum vom Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen zu entkoppeln.

... verantwortungsbewusste **Konsumstile** und fairen Handel zu fördern.

Dimension  
**Teilhabe und Gutes Leben**

... den **Wandel der Wirtschaft** in Richtung Nachhaltigkeit in globaler Verantwortung unter Berücksichtigung der Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und unter Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit sowie der Stärkung der Anpassungsfähigkeit voranzutreiben.

... allen Menschen im Land eine faire und gleiche **Teilhabe** sowie gleiche **Chancen** in der Gesellschaft zu eröffnen und den Anteil der Menschen in Armut zu reduzieren.

... **gesellschaftliche** und kulturelle **Vielfalt** als Bereicherung anzuerkennen, den interkulturellen Dialog zu fördern und jeglichen Formen von Ausgrenzung effektiv entgegenzutreten.

... eine **gesundheitsförderliche Lebenswelt** zu ermöglichen.

... den Menschen ein Leben in **Sicherheit** zu ermöglichen.

Dimension  
**Rahmenbedingungen und vermittelnde Faktoren**

... innovative, umweltgerechte und soziale **Mobilität** zu fördern und umzusetzen.

... eine zukunftsgerechte **Stadt- und Raumentwicklung** umzusetzen.

... **Bildungsgerechtigkeit** für alle sowie Gestaltungskompetenz für nachhaltige Entwicklung zu fördern.

... eine leistungsfähige **Wissenschaft und Forschung** zu fördern, um Spitzenleistungen zu ermöglichen sowie Innovationen zu unterstützen.

... Entscheidungen offen und transparent unter frühzeitiger **Einbindung der Zivilgesellschaft** des Landes zu treffen sowie das bürgerschaftliche Engagement zu stärken.

... den **Haushalt** zugunsten nachfolgender Generationen in sozial verantwortbarer Weise zu konsolidieren.

... im Rahmen der Globalisierung Verantwortung für eine faire Entwicklung zu übernehmen, die Stärken Baden-Württembergs international einzubringen und die verschiedenen Akteursgruppen in ihrem **entwicklungspolitischen Engagement** zu unterstützen.

## DIE ZIELE DES MINISTERIUMS IM ÜBERBLICK

Zu den gewählten Leitsätzen haben wir uns insgesamt 10 strategische Ziele gesetzt:

Leitsatz der Landesregierung „**Mobilität**“



- Ziel 1: Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr
- Ziel 2: Steigerung des Rad- und Fußverkehrs
- Ziel 3: Erhöhung des reFuel-Anteils
- Ziel 4: Nachfrage im ÖPNV
- Ziel 5: Emissionsfreier Antrieb von Kraftfahrzeugen
- Ziel 6: Erhaltung von Straßen und Brücken

Leitsatz der Landesregierung „**Vielfältige Natur**“



- Ziel 7: Reduzierung der verkehrsbedingten gesundheitsschädlichen Lärmbelastung
- Ziel 8: Verringerung der Grenzwertüberschreitungen beim NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert
- Ziel 9: Erhöhung der Wiedervernetzung und der Artenvielfalt

Leitsatz der Landesregierung „**Sicherheit**“



- Ziel 10: Verringerung der Anzahl der tödlich Verunglückten im Straßenverkehr

# 3. Die strategischen Ziele des Ministeriums

## DIE ZIELE IM ÜBERBLICK

### LEGENDE

-  Zielerreichung hat sich positiv entwickelt (fortgeschriebenes Ziel).
-  Zielerreichung stagniert, es ist keine Verbesserung im Sinne der Zieldefinition eingetreten (fortgeschriebenes Ziel).
-  Zielerreichung entwickelt sich negativ, es ist eine Verschlechterung im Sinne der Zieldefinition eingetreten (fortgeschriebenes Ziel).
-  Ziel wurde erreicht und abgeschlossen.
-  Ziel wurde ohne Zielerreichung aufgegeben.
-  Ziel wurde neu geschaffen und ist daher ohne Indikatorenentwicklung.

**Leitsatz „Mobilität“****Ziel 1: Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr**

| ZIEL   | INDIKATOR 2013 | INDIKATOR 2017 | BEWERTUNG   |
|--|----------------|----------------|---|
| Ziel 1: Reduktion des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes im Verkehr bis zum Jahr 2030 um 40 % gegenüber dem Stand von 1990 | + 5 %          | + 13 %         |  |

**Leitsatz „Mobilität“****Ziel 2: Steigerung des Rad- und Fußverkehrs**

| ZIEL  | INDIKATOR 2008      | INDIKATOR 2018      | BEWERTUNG   |
|---|---------------------|---------------------|---|
| Ziel 2: Rad- und Fußverkehr von 2017 bis 2030: Steigerung des Anteils der Wege mit Rad von 10 % auf 20 % und Wege des Fußverkehrs von 21 % auf 30 % | Radverkehr bei 8 %  | Radverkehr bei 10 % |  |
|   | Fußverkehr bei 25 % | Fußverkehr bei 21 % |  |

**Leitsatz „Mobilität“****Ziel 3: Erhöhung des reFuel-Anteils**

| ZIEL  | INDIKATOR 2013 | INDIKATOR 2018 | BEWERTUNG   |
|---|----------------|----------------|---|
| <p>Ziel 3: Erhöhung des reFuel-Anteils am Flughafen Stuttgart bis 2030</p> <p>Da es sich um ein neues Ziel handelt, befinden sich die Maßnahmen und die damit verbundenen Indikatoren in der Projektierung. Denkbar wäre eine vorläufige Nutzung von Advanced Biofuels.</p> |                |                |  |

**Leitsatz „Mobilität“****Ziel 4: Nachfrage im ÖPNV**

| ZIEL  | INDIKATOR 2013   | INDIKATOR 2019                          | BEWERTUNG   |
|---|--|---|---|
| <p>Ziel 4: Verdopplung der Nachfrage im ÖPNV bis 2030 im Vergleich zu 2010</p> <p>Die Nachfrageentwicklung in Personenkilometer (Pkm) weist beim SPNV im Vergleich zum Basisjahr 2010 (=100 %) eine geringe Zunahme aus. Diese ist für die Zielerreichung zu niedrig. Für den Buspersonennahverkehr (BPNV) liegen keine landesweiten Kennwerte vor.</p> | <p>102 % Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in 2012</p> | <p>116 % Schienenpersonennahverkehr</p> |  |

**Leitsatz „Mobilität“****Ziel 5: Emissionsfreier Antrieb von Kraftfahrzeugen**

| ZIEL  | INDIKATOR 2013   | INDIKATOR 2018                              | BEWERTUNG  |
|---|--|---|--|
| <p>Ziel 5: Bis zum Jahr 2030 wird jedes dritte Kraftfahrzeug (Kfz) lokal emissionsfrei angetrieben</p> <p>Durch die zu erwartenden exponentiell wachsenden Zulassungszahlen ist das neu ausgerufene Ziel von circa 2 Mio. Pkws und 50.000 Lkws und Lieferfahrzeugen bis 2030 ehrgeizig, aber erreichbar. Darunter fallen jeweils reine Elektrofahrzeuge (Battery Electric Vehicle, BEV) und Plug-In-Hybridfahrzeuge (PHEV).</p> | <p>Bisheriges Ziel bis 2020: 200.000 Elektro-Pkws (E-Pkws) in Baden-Württemberg (inklusive Brennstoffzelle) IST-Stand 01.01.2014: 5.000 E-Pkws</p> | <p>IST-Stand 01.01.2020: E-Pkws: 48.543</p> |  |

**Leitsatz „Mobilität“****Ziel 6: Erhaltung von Straßen und Brücken**

| ZIEL / MASSNAHMEN  | INDIKATOR 2013   | INDIKATOR 2018   | BEWERTUNG   |
|--|--|--|---|
| Ziel 6: Erhaltung von Straßen und Brücken bis 2030<br>Aufgrund der erhöhten Mittelausstattung der vergangenen Jahre, kann von einer Verbesserung der Zustandsnote der Landesstraßen im Zuge der ZEB 2020 ausgegangen werden. |  |  |   |
| Maßnahme 6.1: Grundhafte Erhaltung von jährlich 220 Brücken<br>Die Maßnahme wurde neu eingeführt. Daher liegen als Indikatoren keine Werte vor.  | keine Angabe, da neue Maßnahme                                     | keine Angabe, da neue Maßnahme                                     |   |
| Maßnahme 6.2: 60 % aller Landesstraßen mit mindestens der Zustandsklasse befriedigend<br>Der Zustand der Landesstraßen ist nahezu unverändert geblieben.   | Zustandserfassung und -bewertung (ZEB)<br>2012: Zustandsklasse 3,5 | Zustandserfassung und -bewertung (ZEB)<br>2016: Zustandsklasse 3,4 |  |

**Leitsatz „Vielfältige Natur“****Ziel 7: Reduzierung der verkehrsbedingten gesundheitsschädlichen Lärmbelastung**

| ZIEL  | INDIKATOR 2013   | INDIKATOR 2018   | BEWERTUNG   |
|---|--|--|---|
| Ziel 7: Bis 2030 20 Prozent weniger Menschen einer verkehrsbedingten gesundheitsschädlichen Lärmbelastung aussetzen gegenüber dem Jahr 2017 (LNight > 55 dB(A) gemäß Lärmkartierung Straßenverkehr) | Lärmkartierung 2012: 2,7 % der Bevölkerung (282.000 Menschen). | Lärmkartierung 2017: 2,2 % der Bevölkerung (244.000 Menschen). |  |

**Leitsatz „Vielfältige Natur“****Ziel 8: Verringerung der Grenzwertüberschreitungen beim NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert**

| ZIEL   | INDIKATOR 2013                 | INDIKATOR 2018                  | BEWERTUNG   |
|--|--------------------------------|---------------------------------|---|
| Ziel 8: Die Grenzwertüberschreitungen beim NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert an Spotmessstellen bis zum Jahr 2020 im Vergleich zu 2011 um 60 % verringern.<br>Die vorliegenden NO <sub>2</sub> -Messdaten des Jahres 2019 und der ersten Hälfte von 2020 deuten darauf hin, dass die flächendeckende Einhaltung der NO <sub>2</sub> -Grenzwerte voraussichtlich 2020, spätestens 2021 erreicht wird. | minus 9 % im Vergleich zu 2011 | minus 65 % im Vergleich zu 2011 |  |

# Leitsatz „Vielfältige Natur“

## Ziel 9: Erhöhung der Wiedervernetzung und der Artenvielfalt

| ZIEL / MASSNAHMEN   | INDIKATOR 2013                 | INDIKATOR 2018                                    | BEWERTUNG   |
|---|--------------------------------|---|---|
| Ziel 9: Erhöhung der Wiedervernetzung und der Artenvielfalt bis 2030  |                                |   |   |
| <p><b>Maßnahme 9.1:</b> Mindestens 5.000 ha blühende artenreiche straßenbegleitende Grünflächen.</p> <p>Im Rahmen des Sonderprogramms (2018/2019) zur Stärkung der biologischen Vielfalt konnten mehrere Maßnahmen zur Erhöhung der Artenvielfalt im Straßenbegleitgrün umgesetzt werden. Zur Zielerreichung braucht es eine Steigerung um jährlich etwa 450 ha. Zur Zielerreichung ist eine Steigerung um jährlich etwa 450 ha erforderlich.</p> | keine Angabe, da neue Maßnahme | 67 ha   |   |
| <p><b>Maßnahme 9.2:</b> 14 Maßnahmen des Bundesprogramms Wiedervernetzung von Lebensräumen befinden sich im Bau oder sind umgesetzt.</p> <p>Die Straßenbauverwaltung trägt durch die Umsetzung der Bundesprogramm-Maßnahmen zur Vernetzung von Lebensräumen bei und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Wiederherstellung und Sicherung des landesweiten Biotopverbunds sowie der überregionalen Wildtierkorridore.</p>                     | keine Angabe, da neue Maßnahme | Eine Maßnahme umgesetzt, elf Maßnahmen in Planung |  |

## Leitsatz „Sicherheit“

### Ziel 10: Verringerung der Anzahl der tödlich Verunglückten im Straßenverkehr

| ZIEL  | INDIKATOR 2014                 | INDIKATOR 2019                  | BEWERTUNG   |
|---|--------------------------------|---------------------------------|---|
| <p>Ziel 10: Verringerung der Anzahl der tödlich Verunglückten im Straßenverkehr bis 2030 gegenüber 2010 um 60 %.</p> <p>Fortschreibung des Zwischenziels auf dem Weg zur Vision Zero, einem Straßenverkehr ohne Verkehrstote und Schwerverletzte.</p> | minus 6 % im Vergleich zu 2010 | minus 12 % im Vergleich zu 2010 |  |

Leitsatz der Landesregierung | Nachhaltig handeln in Baden-Württemberg heißt, ...

**...innovative, umweltgerechte und soziale Mobilität zu fördern und umzusetzen.**

#### INHALT

|          |  |
|----------|--|
| Seite 21 | <a href="#">Ziel 1:</a> Reduktion des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes im Verkehr bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 |
| Seite 24 | <a href="#">Ziel 2:</a> Steigerung des Anteils der Wege mit Rad auf 20 Prozent und Wege des Fußverkehrs auf 30 Prozent                   |
| Seite 25 | <a href="#">Ziel 3:</a> Erhöhung des reFuel-Anteils am Flughafen Stuttgart bis 2030  |
| Seite 26 | <a href="#">Ziel 4:</a> Verdopplung der Nachfrage (Personenkilometer) im ÖPNV bis 2030 im Vergleich zu 2010                              |
| Seite 29 | <a href="#">Ziel 5:</a> Bis zum Jahr 2030 wird jedes dritte Kraftfahrzeug klimaneutral angetrieben                                       |
| Seite 31 | <a href="#">Ziel 6:</a> Erhaltung von Straßen und Brücken bis 2030   |

Baden-Württemberg war schon immer Vorreiter für innovative Ideen im Bereich der Mobilität. Das Automobil und das Fahrrad wurden hier erfunden. Heutzutage bedeutet Innovation in der Mobilität die Weiterentwicklung klimaverträglicher Antriebe, autonomes Fahren und eine digitale und vernetzte Mobilität (MobiData BW als Mobilitätsdatenplattform). Das Ministerium für Verkehr hat sich deshalb 6 folgende strategische Ziele gesetzt, um innovative, umweltgerechte und soziale Mobilität zu realisieren und weiterzuentwickeln.

### **ZIEL 1: REDUKTION DES CO<sub>2</sub>-AUSSTOSSES IM VERKEHR BIS ZUM JAHR 2030 UM 40 PROZENT GEGENÜBER DEM STAND VON 1990**

Bis zum Jahr 2030 soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 40 bis 42 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verringert werden. Bisher wurde keine Trendwende gegenüber 1990 erreicht, die Emissionen in Baden-Württemberg steigen sogar noch. Im Jahr 2020 wird ein Plus von 13 Prozent gegenüber 1990 erwartet. Die Zielsetzung ist äußerst ehrgeizig und im Wesentlichen abhängig von den Maßnahmen der Europäischen Union (EU) und des Bundes. Um die Trendwende im Verkehr zu verwirklichen, hat das Ministerium für Verkehr Maßnahmen definiert, die durch Veränderungen im Mobilitätssystem und -verhalten zu einer deutlichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen.

#### Maßnahme 1.1: Klimamobilitätsplan

Ziel ist es, dass alle 44 Land- und Stadtkreise einen Klimamobilitätsplan entwickeln, der sich an den Eckpunkten einer Verkehrswende zu klimafreundlicher Mobilität 2030 orientiert.

#### Maßnahme 1.2: Den öffentlichen Verkehr ausbauen und flexibilisieren

Im Busverkehr soll bis 2030 eine Verdopplung der Fahrgastzahlen (beziehungsweise Personenkilometer) erreicht werden. Hier sind schnell mehr Kapazitäten nötig:

- 500 Kilometer staufreie Schnellbuslinien (inklusive Regiobusse)
- Ausbau Straßenbahnnetz
- Stündliche Mindestbedienung aller Orte von 5 bis 24 Uhr auch durch flexible Bedienformen
- Attraktive und verständliche Tarife
- 1.000 Mobilitätshubs (100 attraktive Bahnhöfe, 900 kleinere Umstiegsorte, die auch Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Verkehr attraktiv vernetzen)

## Verkehrswende 2030



*Verdopplung des öffentlichen Verkehrs*



*Jedes dritte Auto fährt klimaneutral*



*Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in Städten*



*Jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad, Tretroller, E-Scooter oder zu Fuß*



*Jede dritte Tonne fährt klimaneutral*

### Maßnahme 1.3: Schieneninfrastruktur erweitern, modernisieren und elektrifizieren

Die Schieneninfrastruktur soll bis 2030 eine Verdopplung der Fahrgastzahlen (ausgedrückt in Personenkilometer) im Schienenverkehr mit entsprechend anwachsenden Zugzahlen und besseren Takten abwickeln können:

- Baden-Württemberg unterstützt das Programm „Digitale Schiene Deutschland“ mit dem ETCS/DSTW-Pilotprojekt in der Region Stuttgart bis 2025. Mit der Digitalisierung ist eine Kapazitätssteigerung von über 20 Prozent möglich.
- Baden-Württemberg unterstützt die Bundesregierung, um die 3 Fernverkehrsstrecken Frankfurt-Basel, Karlsruhe-Ulm und Stuttgart-Zürich schnellstmöglich fertigzustellen.
- Auch die regionalen Schienenverkehrsstrecken sind auszubauen. Dazu hat das Land eine Elektrifizierungskonzeption vorgelegt, zahlreiche regionale Ausbauprojekte sind zusammen mit den Regionen in Vorbereitung. Darüber hinaus will das Land stillgelegte Bahnstrecken, die das Fahrgastpotential voweisen, reaktivieren.
- Zur Verdoppelung der SPNV-Fahrgastkilometer sind die Zugkapazitäten weiter auszubauen.

- Der Knoten Stuttgart darf in diesem Netz keinen Engpass darstellen. Über das in Umsetzung befindliche Projekt Stuttgart 21 hinaus sind die infrastrukturellen Voraussetzungen für die doppelte Zahl an Fahrgästen bis 2030 oder wenige Jahre danach zu schaffen.

### Maßnahme 1.4: Lebendige, ruhige, sichere und begrünte Ortsmitten

Durch die Transformation des öffentlichen Raums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs wird die Aufenthaltsqualität gesteigert. Eine verkehrsberuhigte Ortsmitte begünstigt damit die Nahversorgung und reduziert Kfz-Fahrten:

- 500 ruhige, sichere und begrünte Ortsmitten (auch Stadtteilzentren, Teilorte) bis 2030 ermöglichen
- Tempo 30 flächendeckend in vielen Städten
- Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

### Maßnahme 1.5: Mobilität als Gesamtangebot, neue Nutzungsformen fördern

Der Ansatz „Mobilität als Gesamtangebot“ soll die Nutzung des Umweltverbunds insgesamt attraktiver machen:

Massiver Ausbau der Carsharing- und Ridesharing-Angebote in allen Ober- und Mittelzentren, schrittweise wachsend in Unterzentren unter anderem durch Benutzervorteile beim Parken durch privilegierte Stellplätze

- 50.000 Car-Sharing-Fahrzeuge
- Ausbau von Echtzeit-Informationen sowie Auskünften zu barrierefreien Reiseketten, Verknüpfung von Dateninseln und Offenlegung von Datenbeständen als „Open Data“
- Multimodale Auskunfts- und Buchungsmöglichkeiten fördern, um Eintrittsbarrieren in den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu verringern (insbesondere landesweites E-Ticketing im ÖPNV)
- Nutzung des Umweltverbunds aus einer Hand (ein Ticket/eine App für alles)
- Integrierte Verkehrsplanung

**Maßnahme 1.6: Radinfrastruktur ausbauen**

Zur Erhöhung des Anteils der Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind neben den genannten „Ortsmitten“ Infrastrukturverbesserungen notwendig:

- Verwirklichung von circa 20 Radschnellwegen durch das Land und Unterstützung von Kommunen
- 7.000 Kilometer RadNETZ mit 700 angebundenen Kommunen
- Verdopplung Bike&Ride-Stellplätze durch 100.000 zusätzliche Bike&Ride-Stellplätze
- Kommunale Ausgaben pro Einwohnerinnen und Einwohner für den Radverkehr 20 Euro

**Maßnahme 1.7: RadKULTUR stärken**

Ausbau der erfolgreichen RadKULTUR-Kommunikation „Pendlerinnen und Pendler“ für weitere Zielgruppen unter anderem Schülerinnen und Schüler sowie Seniorinnen und Senioren

**Maßnahme 1.8: Pkw klimaneutral**

Das Auto wird auch weiterhin eine bedeutende Rolle spielen. Die Zahl der Fahrzeuge, die klimaneutral fahren, soll auf 2 Millionen Pkw bis 2030 erhöht werden.

**Maßnahme 1.9: Flächendeckendes privates Laden von Fahrzeugen**

Jede Fahrzeugnutzerin und jeder Fahrzeugnutzer hat Zugang zu einer privat nutzbaren Lademöglichkeit. Dazu sollen 2 Millionen Ladepunkte zur Verfügung stehen, 10 Prozent davon sollen öffentlich zugänglich sein.

**Maßnahme 1.10: Klimaneutrale Lkw, Busse und Bahnen**

Welche Technologien sich beim Lkw durchsetzen ist heute noch offen, die Zielsetzungen müssen aber ehrgeizig sein. Deshalb sollen bis 2030 50.000 klimaneutrale Lkw in Baden-Württemberg unterwegs sein, 90 Prozent der Busse klimaneutral betrieben werden und die Logistik in Innenstädten und in weiteren Gebieten ebenfalls klimaneutral abgewickelt werden. Zudem soll es Quoten für regenerativ erzeugtes Kerosin an Flughäfen im Land geben.



## ZIEL 2: STEIGERUNG DES ANTEILS DER WEGE MIT RAD AUF 20 PROZENT UND WEGE DES FUSSVERKEHRS AUF 30 PROZENT

Die Landesregierung hat in der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg das Ziel verankert, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 20 Prozent der Wege zu steigern. Hierfür wird das RadNETZ systematisch ausgebaut, um Radschnellwege ergänzt und für eine neue RadKULTUR geworben. Der Fußverkehrsanteil soll bis 2030 auf 30 Prozent der Wege gesteigert werden.

Die Zielerreichung ist sehr ambitioniert. Kommunale Beispiele im Radverkehr zeigen, dass eine Verdopplung des Radverkehrsanteils in 10 Jahren auf 20 Prozent der Wege möglich ist. Anstrengungen zur Zielerreichung müssen deutlich intensiviert werden.



Die Modal Split-Daten<sup>1</sup> werden derzeit in Baden-Württemberg nur im Rahmen der bundesweiten Mobilitätsuntersuchung „Mobilität in Deutschland“ in größeren zeitlichen Abständen ermittelt. Die letzten Vergleichswerte stammen aus den Jahren 2008 und 2017. In diesem Zeitrahmen konnte der Radverkehrsanteil insbesondere durch einen Anstieg in den Städten um 2 Prozentpunkte erhöht werden. Gleichzeitig hat sich der Fußverkehrsanteil um 4 Prozentpunkte reduziert.

Zur Erhöhung des Anteils der Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind Verbesserungen in den Bereichen Rechtsrahmen, Infrastrukturausbau und Kommunikation notwendig.

Die wichtigsten Maßnahmen und Ziele der Radverkehrsförderung bis 2025 sind in der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg von der Landesregierung beschlossen worden. In Weiterentwicklung der dort genannten Ziele und Maßnahmen wird mit Zielhorizont 2030 auf die Ziele gemäß Nr. 3.2.16 und 3.2.1.7. Zudem wird das RadNETZ Baden-Württemberg bis 2030 vollständig umgesetzt.

Durch die Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs wird die Aufenthaltsqualität gesteigert. Eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte begünstigt damit die Nahversorgung und reduziert Kfz-Fahrten (siehe dazu auch Maßnahmen unter 3.2.1.4).

<sup>1</sup> „Modal Split“ ist der Fachausdruck dafür, wie sich der gesamte Verkehrsaufwand auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt.



Im Bereich Fußverkehr werden durch das Programm „Sichere Straßenquerung – 1.000 Zebrastreifen“ und durch die FußverkehrsCHECKS Impulse für eine Integration der Fußverkehrsförderung gesetzt.



**„Der Einsatz von reFuels ist wichtig, um neben dem Einsatz sparsamerer Flugzeuge, auch die Emissionen auf Kraftstoffseite zu verringern.“**

### **ZIEL 3: ERHÖHUNG DES REFUEL-ANTEILS AM FLUGHAFEN STUTTGART BIS 2030**

Der Begriff reFuels steht für renewable Energy Fuels. Unter dem übergeordneten Begriff werden Kraftstoffe zusammengefasst, die auf der Grundlage von erneuerbaren Energien hergestellt werden. Dazu zählen Wasserstoff, synthetisch hergestellte Kohlenwasserstoffe und nachhaltige Biokraftstoffe (Advanced Biofuels) im Sinne der Renewable Energy Directive (RED) II. ReFuels werden neben dem Luftverkehr, Schiffsverkehr, Güterverkehr auch absehbar in der chemischen Industrie benötigt. Der Einsatz von reFuels ist wichtig, um neben dem Einsatz sparsamerer Flugzeuge, auch die Emissionen auf Kraftstoffseite zu verringern.

In einer Machbarkeitsstudie wird geprüft, mit welchem Verfahren für den Flughafen Stuttgart entsprechende Mengen Sustainable Aviation Fuel (SAF) wirtschaftlich in Baden-Württemberg hergestellt werden könnten.

In Abhängigkeit anderer Regelungen sollen bis zum Jahr 2030 am Flughafen Stuttgart die Nutzung von reFuels signifikant erhöht werden. Dazu werden ggf. mit den Airlines Vereinbarungen getroffen.

Um für die Luftverkehrsunternehmen einen Anreiz zu setzen, Kerosin mit einem höheren Beimischungsanteil an reFuels zu verwenden, wird die Entgeltordnung des Flughafens so geändert, dass Fluggesellschaften einen Vorteil haben, wenn derartiges SAF<sup>2</sup> getankt wird.

Das Land erarbeitet zusammen mit dem Flughafen und anderen Partnern ein Konzept, wie dieses Ziel insbesondere unter Berücksichtigung des sich verändernden regulatorischen Rahmens auf den Ebenen der Europäischen Union und des Bundes erreicht werden kann.

Das Land setzt sich auf Bundes- und EU-Ebene für eine Beimischquote für Kerosin ein.

<sup>2</sup> SAF = Sustainable Aviation Fuel: Begriff für reFuel als Beimischung zum Kerosintreibstoff.

### Maßnahme 3.1: Entgeltverordnung des Flughafens

Die erste Stufe zur Umsetzung ist abgeschlossen. Die zweite Stufe wird im Projekt SAF in Baden-Württemberg erarbeitet.

### Maßnahme 3.2: Strategie SAF in Baden-Württemberg

Bis Ende 2020 sollen Machbarkeitsstudie, Handlungsempfehlungen, Business Plan und Abnahmeverpflichtung der Fluggesellschaften erreicht werden und bis Ende 2025 Inbetriebnahme und Produktion von SAF nach definierten Vorgaben erfolgt sein.

Der Erfolg wird an der Erreichung der Teilziele bemessen.



#### **ZIEL 4: VERDOPPLUNG DER NACHFRAGE (PERSONENKILOMETER) IM ÖPNV BIS 2030 IM VERGLEICH ZU 2010**

Bis 2030 soll die Nachfrage im ÖPNV in Baden-Württemberg gegenüber dem Basisjahr 2010 verdoppelt werden. Nur ein verlässlicher, einfach zugänglicher, gut getakteter und bezüglich der Reisezeiten attraktiver ÖPNV kann die notwendige Nachfragesteigerung begünstigen. Zur Zielerreichung setzt das Land konsequent auf den Ausbau von Angebot und Infrastruktur zur Erreichung eines landesweit verlässlichen Grundangebotes.

Die SPNV-Kennwerte zur Nachfrageentwicklung (relativ, in Personenkilometer ausgedrückt) der letzten Jahre deuten auf eine leichte Steigerung hin (+15 Prozent in 2018 gegenüber 2010)<sup>3</sup>.

Folgende Maßnahmen sollen zur Zielerfüllung beitragen:

##### **Maßnahme 4.1: Ausbau des SPNV**

Das Land hat das „Zielkonzept 2025“ als zukünftige Angebotskonzeption des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Baden-Württemberg entwickelt.

Es gilt ein landesweiter Stundentakt zwischen 5:00 und 24:00 Uhr als Mindeststandard auf allen regelmäßig bedienten Strecken. Ein breiteres und besseres Angebot führt zu einer größeren Nachfrage nach Beförderungsleistungen im SPNV. Dazu gehört die Einführung von Metropol-expresszügen, die Bahnhöfe in der weiteren Metropolregion bedienen und dann mit einer geringen Zahl an Zwischenhalten in die Zentren fahren. Diese sollen über das S-Bahn-Netz hinausreichen und die Verbindungen innerhalb der Metropolregion Stuttgart bis nach Heilbronn, Schwäbisch Hall, Aalen, Geislingen, Tübingen, Horb und Pforzheim abdecken und im Kernraum grundsätzlich im 30-Minuten-Takt verkehren.

##### **Maßnahme 4.2: Ausbau des ÖPNV in den Ballungsräumen**

###### a) S-Bahn in Ballungsräumen

Mit Partnern vor Ort werden maßgeschneiderte SPNV-Konzepte für Ballungsräume entwickelt. Beispiele sind die Breisgau-S-Bahn (Betriebsaufnahme Dezember 2019) für den Großraum Freiburg und die Regio-S-Bahn Donau-Iller im Großraum Ulm. Aufgrund des verbesserten Angebots werden mehr Fahrgäste erwartet.

###### b) Expressbusse

Die Einrichtung von Expressbuslinien wird als Beitrag zur Luftreinhaltung in der Landeshauptstadt Stuttgart zunächst bis 2024 gefördert.

Expressbuslinien sollen ergänzend zum Schienennetz dort eingesetzt werden, wo es an Infrastruktur für eine S-Bahn- oder Stadtbahn-Linie in Stuttgart fehlt oder wo deren Kapazität erschöpft ist. Durch Angebots-/Taktausweitungen werden Linien aufgewertet und sollen einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖV schaffen und so mehr Fahrgäste anziehen.

##### **Maßnahme 4.3: Aufbau eines attraktiven ÖPNV-Angebots in der Fläche**

Zu einem attraktiven ÖPNV-Angebot gehört neben dem SPNV, der originär eine Landesaufgabe ist, und der Förderung von Regiobussen (siehe Seite 30) auch der kommunale ÖPNV, der einen erheblichen Beitrag zum Gesamtangebot leistet. Die kommunalen Aufgabenträger stellen somit wichtige Akteure dar, die in der Ausgestaltung der Verkehre die notwendige finanzielle Unterstützung benötigen, um Menschen auch abseits der SPNV-Achsen von der Nutzung des ÖPNV überzeugen zu können.

###### a) ÖPNV-Finanzreform Stufe 2

Die ÖPNV-Finanzreform, die zwischen 2017 und 2019 entwickelt wurde, trägt dazu bei, dass die Kommunen und Landkreise vor Ort wesentlich mehr Einfluss auf ihren ÖPNV nehmen können. Mithilfe eines ausgeklügelten Anreizsystems bekommen diejenigen Landkreise mehr Geld, die mehr Angebot und mehr Fahrgäste vorweisen können. Bis 2023 stehen hierfür 50 Millionen Euro mehr zur Verfügung.

<sup>3</sup> Quelle: Ministerium für Verkehr, NVBW (2019) zu Personenkilometer Entwicklung im SPNV in Baden-Württemberg

**„Im Land könnten bis zu 70 Regiobuslinien eingerichtet werden.“**



#### b) Förderprogramm Regiobusse

Gefördert werden Verkehrsleistungen im Linienbetrieb des straßengebundenen ÖPNV mit Kraftfahrzeugen – im Sinne des Personenbeförderungsgesetz PBefG und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BO Kraft), die den SPNV ergänzen. Im Land könnten bis zu 70 Regiobuslinien eingerichtet werden. Es sind aktuell 20 Regiobuslinien bewilligt und es ist angedacht ca. 30 Linien bis Ende 2021 zu realisieren. Unter der Annahme von 5 zusätzlichen Regiobuslinien je Jahr und bei Fortbestehen der bereits in Betrieb befindlichen Linien und des Förderprogramms, könnten bis 2030 insgesamt 70 Regiobuslinien umgesetzt sein.

#### a) ÖPNV-Offensive ländlicher Raum

Um die Wirkung des SPNV und der Förderung von Regiobuslinien zu intensivieren, sollen noch im Jahr 2020 flexible Bedienformen mit einem garantierten Anschluss an Regiobuslinien oder den SPNV im ländlichen Raum gefördert werden. Dazu stellt das Land 9 Millionen Euro zur Förderung dieser Verkehre bereit. Gefördert werden moderne On-Demand-Verkehre im ländlichen Raum, um die Schließung von Bedienungslücken des Stundentaktes zu gewährleisten. Die konkreten Kriterien der Förderung werden derzeit im Verkehrsministerium erarbeitet.

#### Maßnahme 4.4: Landesweit abgestimmtes Tarifsystem

Einfache und günstige Tarife sind ein wichtiger Baustein für einen attraktiven ÖPNV. Daher hat sich das Land zum Ziel gesetzt, die sehr komplexe ÖPNV-Tariflandschaft in Baden-Württemberg zu vereinfachen und zu einem landesweit abgestimmten Tarifsystem aus- und umzubauen. Dazu wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen:

- Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs als landesweit einheitliches Tarifangebot im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr
- Zusätzliches zum regulären Förderprogramm für Verkehrsverbünde wird ein weiteres projektbezogenes Förderprogramm aufgesetzt, welches die Vereinfachung der Verbundtarife (weniger Tarifzonen, Preisstufen oder Tarifangebote) und für die Zusammenarbeit beziehungsweise Zusammenschluss von Verkehrsverbänden unterstützt
- Aufbau eines landesweiten E-Ticket-Systems

Am 09.12.2018 wurde die erste Stufe des BW-Tarifs am Markt eingeführt. Der BW-Tarif zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass er gegenüber dem bis dahin geltenden Nahverkehrstarif im SPNV rund 25 bis 30 Prozent günstigere Ticketpreise aufweist und Start- und Anslusstickets kostenfrei integriert. Im April 2019 wurde im Rahmen des zweiten Verbundförderprogramms die VVS-Tarifzonenreform umgesetzt. Dabei

wurde die Zonenzahl im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) von 57 auf 5 reduziert. Auf zahlreichen Verbindungen wurden dadurch die Ticketpreise deutlich günstiger.

Weitere Meilensteine bis Dezember 2021 sind die vollständige Umsetzung der BW-Tarif-Stufe 2; dabei unter anderem die Einführung der Zeitkarten des BW-Tarifs (12/2020) und den Einstieg in ein landesweites E-Ticket-System mit Rabattsystem für Vielfahrerinnen und Vielfahrer.

Ab 2021 sollen erste Verbundkooperationen im Rahmen des zusätzlichen Förderprogramms zur Vereinfachung der Verbundtarife und für Verbundfusionen zwischen Verkehrsverbänden umgesetzt werden.

#### Maßnahme 4.5: Ausbau der Schieneninfrastruktur

Hierzu wird auf Kapitel „Ausbau der Schieneninfrastruktur“ verwiesen.



**„Einfache und günstige Tarife  
sind ein wichtiger Baustein für  
einen attraktiven ÖPNV.“**

## „Allein durch die Landesförderung sind 2020 bereits etwa 1.000 elektrische Lieferfahrzeuge im Dienst.“

### ZIEL 5: BIS ZUM JAHR 2030 WIRD JEDES DRITTE KRAFTFAHRZEUG KLIMANEUTRAL ANGETRIEBEN

Bis 2030 soll jedes dritte Kraftfahrzeug klimaneutral angetrieben werden. Dabei ist der Bestand und nicht die Neuzulassungen maßgeblich. Als klimaneutrale Pkws und Lkws gelten batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs und PHEV), Brennstoffzellenfahrzeuge und andere Fahrzeuge. Voraussetzung ist dabei, dass die Energiebasis auf erneuerbaren Energien beruht.

Die Entwicklung der Zulassungszahlen für elektrische Kfz ist positiv. Zwischen 2014 und 2019 hat sich der Bestand verzehnfacht, das Wachstum ist exponentiell. Das Ziel, bis 2020 200.000 elektrische Fahrzeuge in Baden-Württemberg zu verzeichnen, wird voraussichtlich ein Jahr später, also Ende 2021 erreicht. In den weiteren Jahren ist durch neue und preiswertere Fahrzeugmodelle mit weiter exponentiell wachsenden Zulassungszahlen zu rechnen. Bei schweren Lkw ist die Entwicklung

noch nicht angelaufen, wohl aber bei Lieferfahrzeugen. Allein durch die Landesförderung sind 2020 bereits etwa 1.000 elektrische Lieferfahrzeuge im Dienst.

#### Maßnahme 5.1: 2 Millionen E-Pkws bis 2030

Bis 2030 sollen 2 Millionen E-Pkws auf den Straßen von Baden-Württemberg unterwegs sein. Die entsprechenden Zahlen sind über das Kraftfahrtbundesamt (KBA) abrufbar. Das entspricht dem Ziel der Bundesregierung nach circa 10 Millionen E-Pkw in Deutschland. Baden-Württemberg hat den Anspruch davon ein Fünftel des Zielwerts beizusteuern.

Die Voraussetzung für eine solche hohe Zahl an Elektrofahrzeugen ist eine entsprechende Ladeinfrastruktur. Da davon auszugehen ist, dass weiter 80 bis 90 Prozent der Ladevorgänge zu Hause oder am Arbeitsplatz stattfinden, sind mindestens 1 Million private Lademöglichkeiten





**„Bis 2030 sollen 50.000 klimaneutrale Lkw und Lieferfahrzeuge auf den Straßen von Baden-Württemberg unterwegs sein.“**

notwendig. Die Landesregierung setzt sich dafür ein, diese im Neubau verbindlich vorzuschreiben und im Bestand zu fördern. Dazu besteht mit Charge@BW ein erfolgreiches Landesprogramm.

Den entscheidenden Anreiz zur Nutzung klimaneutraler Fahrzeuge können Land und Kommunen durch Benutzervorteile setzen, also Vorteile beim Parken und der Benutzung von Fahrspuren. Hier steht Baden-Württemberg noch am Anfang der Umsetzung.

#### Maßnahme 5.2: 50.000 E-Lkws bis 2030

Bis 2030 sollen 50.000 klimaneutrale Lkw und Lieferfahrzeuge auf den Straßen von Baden-Württemberg unterwegs sein. Aktuell ist das Angebot bei Schwerlastfahrzeugen gering, aber bei kleineren Lieferfahrzeugen stark zunehmend. Im Lkw-Verkehr bestehen Alternativen zum batterieelektrischen Lkw in Hybrid-Antrieben mit Oberleitungsversorgung und in der Nutzung von Wasserstoff oder anderen Treibstoffen in Brennstoffzelle oder Verbrennungsmotor.

**ZIEL 6: ERHALTUNG VON STRASSEN UND BRÜCKEN BIS 2030**

Ziel ist es, die Straßeninfrastruktur zu erhalten, wo nötig umweltverträglich aus- und umzubauen und diese mit Steuerungstechnologien intelligent zu nutzen.

Allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern in Baden-Württemberg sollen verkehrssichere und leistungsfähige Straßen und Brücken zur Verfügung gestellt werden. Die bedarfsorientierte und wirtschaftliche Planung, der Bau, die Erhaltung und Unterhaltung von Bundesfern- und Landesstraßen (einschließlich Bauwerke) ist im Zuständigkeitsbereich des Landes Baden-Württemberg und stellt eine Verbesserung beziehungsweise optimale Bewirtschaftung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur sicher.

Damit das Ziel für das Jahr 2030 erreicht werden kann, müssen Personal und Haushaltsmittel entsprechend bereitgestellt werden. Die bisher zur Verfügung gestellten Sanierungsmittel werden für den Erhalt der Landesstraßeninfrastruktur insbesondere der Brücken nicht ausreichen.

Bis 2030 müssen jährlich grundlegende Erhaltungsmaßnahmen an 220 Brücken durchgeführt werden. Die Brückenerhaltung soll strategisch neben der erforderlichen bedarfsorientierten Mängel- und Schadensbeseitigung verstärkt volkswirtschaftliche Aspekte, wie die Minimierung von Reisezeitverlusten, berücksichtigen. Bei der Festlegung wann Maß-

nahmen durchgeführt werden sollen, müssen auch äußere Faktoren eine Rolle spielen. Optimale Zeitpunkte orientieren sich an der theoretischen Nutzungsdauer einer Brücke und so an vordefinierten Erhaltungsintervallen. Es bieten sich streckenbezogene Planungen und Umsetzungen an.

Zu den Erhaltungsmaßnahmen zählen auch die Ersatzneubauten. Die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes und des Landes zielt in diesem Zusammenhang auf die Herstellung robuster und effizient zu prüfender und zu erhaltender Bauwerke ab. Verglichen mit dem älteren Brückenskollektiv sollen so, trotz neuer prognostizierter Einwirkungen aus Klimawandel und weiteren Verkehrszunahmen, höhere Gesamtnutzungsdauern bei gleichzeitig anteilmäßig geringeren Erhaltungsaufwendungen erzielt werden.

Auch vor dem Hintergrund einer seit 2013 auskömmlichen Finanzierung der Brückenerhaltung an Bundesfernstraßen konnte aufgrund der personellen Ausstattung der Landesstraßenbauverwaltung und des weiter angewachsenen Gesamt-Aufgabenportfolios der Status Quo bei der Brückenerhaltung lediglich gehalten und die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes aufrechterhalten werden.

Im Betrachtungszeitraum 2020 bis 2030 wird bezüglich der strategisch anzugehenden Brückenerhaltung der Übergang der Zuständigkeit für das Autobahnnetz zur neuen Autobahn GmbH berücksichtigt. Die bisher





prioritär bearbeiteten Autobahnbrücken fallen ab 2021 aus der Zuständigkeit des Landes heraus. Die maßgeblich ab dem Jahr 2018 durch das Verkehrsministerium erarbeitete strategische Erhaltung der Brückenbauwerke betrachtet daher perspektivisch die Brücken an Bundes- und Landesstraßen.

#### Maßnahme 6.1: Grundhafte Erhaltung von jährlich 220 Brücken

Zur Erreichung der Erfüllungsquote sind die personellen Kapazitäten in der Brückenerhaltung deutlich zu verstärken. Dies gilt auch für die Investitionsmittel des Landes in die Brückenerhaltung. Mit den Regierungspräsidien sind ressourcenangepasste jährliche Zielerreichungskorridore festzulegen.

Der Maßnahmenenerfolg bemisst sich in der jährlich begonnenen Anzahl grundhafter Erhaltungsmaßnahmen, darunter Instandsetzungen, Verstärkungen und Ersatzneubauten, in Form eines Soll-Ist-Vergleichs. Langfristig lässt sich der Maßnahmenenerfolg für das Brückenkollektiv an der positiven Entwicklung der Zustandsnoten und der Tragfähigkeitseigenschaften, in Form des Parameters „Traglastindex“, ablesen.

#### Maßnahme 6.2: 60 Prozent aller Landesstraßen mit mindestens der Zustandsklasse befriedigend

Die Landesregierung setzt seit 2011 den Schwerpunkt auf den Erhalt und die Sanierung der Straßeninfrastruktur (Paradigmenwechsel „Erhaltung vor Neu- und Ausbau“). In Baden-Württemberg gibt es derzeit rund 9.600 km Landesstraßen in der Baulast des Landes. Im vierjährigen Rhythmus findet eine Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Landesstraßen statt – zuletzt im Jahr 2016. Für den Gesamtzustandswert der Fahrbahn wird dabei eine Notenskala von 1,0 bis 5,0 (sehr gut bis mangelhaft) zugrunde gelegt. Bei den Landesstraßen hat sich der Gesamtzustandswert von 2016 – im Vergleich zu 2012 – von 3,5 bis 3,4 unwesentlich verbessert. Auf Grundlage der Ergebnisse der ZEB 2012 wurde das Erhaltungsmanagement Landesstraßen 2017 bis 2020 erstellt. Dieses bildet die am dringlichsten zu sanierenden Streckenabschnitte im Zuge der Landesstraßen ab. Ziel ist, eine Verbesserung des Zustands der Landesstraßen zu erreichen. 2020 findet die nächste Befahrung der Landesstraßen statt, als deren Ergebnis ist ein Erhaltungsmanagement Landesstraßen 2022 bis 2025 geplant.

Der Erfolg wird auf Grundlage der ZEB mithilfe des Gesamtzustandswert gemessen.

Leitsatz der Landesregierung | Nachhaltig handeln in Baden-Württemberg heißt, ...

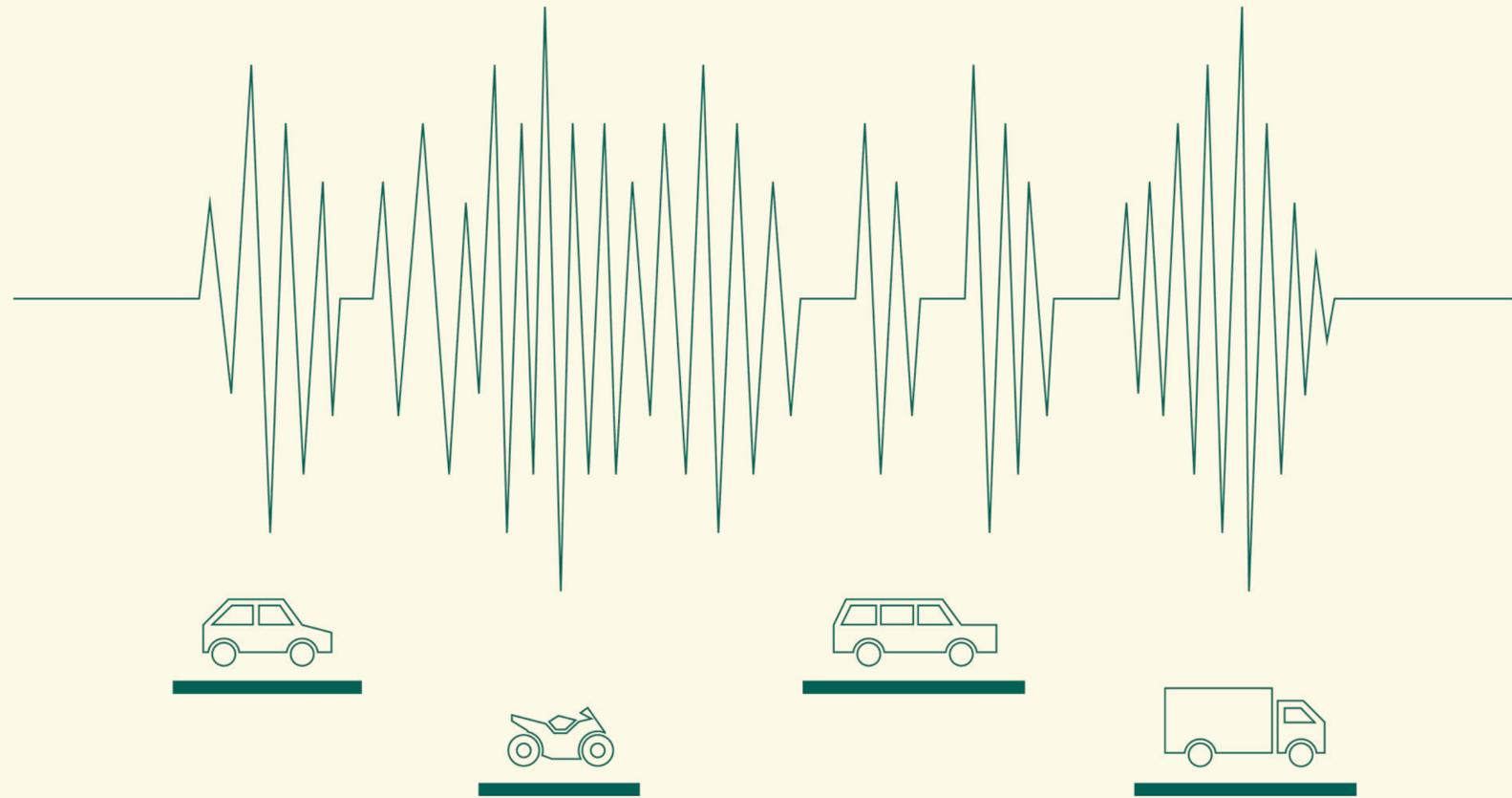
**...die Lebensgrundlagen und die vielfältige Natur sowie die einzigartigen Kulturlandschaften des Landes zu schützen und zu erhalten sowie Belastungen für Mensch, Natur und Umwelt auch über das Land hinaus möglichst gering zu halten.**

#### INHALT

Seite 34 [Ziel 7](#): Bis 2030 20 Prozent weniger Menschen einer verkehrsbedingten gesundheitsschädlichen Lärmbelastung aussetzen gegenüber dem Jahr 2017

Seite 37 [Ziel 8](#): Die Grenzwertüberschreitungen beim NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert an Spotmessstellen bis zum Jahr 2020 im Vergleich zu 2011 um 60 Prozent verringern

Seite 40 [Ziel 9](#): Erhöhung der Wiedervernetzung und der Artenvielfalt bis 2030



🦁 Lärm, schlechte Luft und steigender Flächenverbrauch sind die Folgen einer veralteten Mobilitätspolitik. Baden-Württemberg möchte hingegen Mobilitätsverhalten für Mensch und Umwelt verträglicher gestalten. Dazu gehört die Förderung von Artenvielfalt genauso wie die Reduzierung von Lärm bei Anwohnerinnen und Anwohnern stark befahrener Straßen und Bahnlinien sowie in Flughafennähe. Nur durch die Ausgewogenheit von guter Mobilitätsinfrastruktur und der Sicherung von (Natur-)Lebensräumen entsteht Lebensqualität.

**ZIEL 7: BIS 2030 20 PROZENT WENIGER MENSCHEN EINER VERKEHRSBEDINGTEN GESUNDHEITSSCHÄDLICHEN LÄRMBELASTUNG AUSSETZEN GEGENÜBER DEM JAHR 2017 ( $L_{\text{NIGHT}} > 55$  DEZIBEL (A) – DB(A) – GEMÄSS LÄRMKARTIERUNG STRASSENVERKEHR)**

Die Zahl der Lärmbetroffenen durch den Straßenverkehr in Baden-Württemberg ist zurückgegangen: Im Vergleich zur Lärmkartierung 2012 wurden bei der Lärmkartierung des Jahres 2017 circa 13 Prozent weniger Betroffene mit Lärmbelastungen über 55 dB(A) in der Nacht ermittelt. Eine Modellrechnung im Auftrag des Ministeriums für Verkehr ergab, dass ohne die ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen die Zahl der Betroffenen um 40 Prozent höher gelegen hätte. Bis 2030 soll die Anzahl der Lärmbetroffenen, die gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln ausgesetzt sind, um weitere 20 Prozent gegenüber dem Jahr 2017 gesenkt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind trotz der bereits erreichten Erfolge weitere Anstrengungen aller Akteure in ihren jeweiligen Verantwortungs- und Gestaltungsbereichen erforderlich.

### Maßnahme 7.1: Lärmsanierung und ruhige Ortsmitten

Im Jahr 2016 wurde im Rahmen des Nachtragshaushalts der Auslösewert für die Lärmsanierung an Landesstraßen um 2 dB(A) abgesenkt. Seither können Straßenabschnitte bereits bei Überschreitung von Werten ab 65 dB(A) tags und/oder 55 dB(A) nachts saniert werden.

In Baden-Württemberg werden auch im Innerortsbereich innovative lärmindernde Fahrbahnbeläge verbaut, da sie geeignet sind, den Lärm bereits an der Quelle zu verringern. Bei anstehenden Maßnahmen der Straßenerhaltung sollen in lärmbelasteten Bereichen bevorzugt lärmindernde Asphaltdeckschichten eingesetzt werden.

Die Lärmsanierung von Bundesfern- und Landesstraßen wird im Rahmen der bestehenden Lärmsanierungsprogramme fortgeführt. Dabei werden die Streckenabschnitte der Lärmkartierung 2017 auf (weitergehende) Lärmsanierungsmöglichkeiten hin untersucht und Maßnahmen an bereits nachgewiesenen Lärmbelastungsschwerpunkten gezielt vorangetrieben.

**„Bei anstehenden Maßnahmen der Straßenerhaltung sollen in lärmbelasteten Bereichen bevorzugt lärmindernde Asphaltdeckschichten eingesetzt werden.“**

Die seit 2014 über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) bestehenden Fördermöglichkeiten von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen in kommunaler Baulast werden mit der Novellierung des LGVFG um weitergehende Förderatbestände erweitert. Ziel ist die Schaffung ruhiger und lebendiger Ortsmitten durch den Um- und Rückbau innerörtlicher Straßen, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Rad- und Fußverkehr oder zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum.

### Maßnahme 7.2: Lärmaktionsplanung intensivieren

Die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden haben sich über die vergangenen Jahre zum zentralen Element des Lärmschutzes in Baden-Württemberg entwickelt. So konnten vor Ort und unter Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger eine Vielzahl konkreter Lärmschutzmaßnahmen angestoßen und umgesetzt werden.

Um dieses Potenzial im ganzen Land ausschöpfen zu können, ist es wichtig, dass die Städte und Gemeinden ihrer Verpflichtung nachkommen, Lärmaktionspläne aufzustellen und regelmäßig zu überprüfen. Über die häufig in Lärmaktionsplänen festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkungen und lärmindernden Fahrbahnbeläge hinaus, sollte sich die Lärmaktionsplanung künftig stärker auch dem Schutz ruhiger Gebiete widmen und mit anderen Planungsbereichen wie der Verkehrsentwicklungs- und Stadtplanung verzahnt werden. Das Ministerium für Verkehr unterstützt die Gemeinden dabei mit vielfältigen Informations- und Schulungsangeboten.

### Maßnahme 7.3: Handlungsmöglichkeiten erweitern

Aus der Lärmwirkungsforschung ist bekannt, dass dauerhafte Lärmbelastungen über 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht negative gesundheitliche Auswirkungen für die Betroffenen haben können.

Die aktuelle Rechtsetzung und Rechtsprechung wird dieser Erkenntnis nicht gerecht. Baden-Württemberg hat daher die Forderung erhoben, die bestehende Schwelle der Gesundheitsgefährdung durch Verkehrslärm von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in einem ersten Schritt um 5 dB(A) auf Werte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts abzusenkten. Hierfür sind Änderungen im Bundesrecht erforderlich.

Darüber hinaus tritt das Ministerium für Verkehr auf Bundesebene weiterhin für einen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen auch an bestehenden Straßen- und Schienenwegen ein. Mehrfachbelastungen durch Straße und Schiene sollen dabei künftig zusammen betrachtet werden.

Um Menschen besser vor Fahrzeuflärm, insbesondere dem Lärm von Motorrädern und Sportwagen, zu schützen, müssen Verbesserungen auf rechtlicher und technischer Ebene erreicht werden. Durch realitätsnähere Prüfverfahren auf EU-Ebene muss schon bei der Typgenehmigung neuer Fahrzeuge und Austauschschalldämpfer vermieden werden, dass überlaute Fahrzeuge in den Verkehr kommen. Der Bund ist gefordert, die rechtlichen Eingriffsmöglichkeiten auszuweiten, um Anwohnerinnen und Anwohner beliebter Motorradstrecken vor hohen Lärmbelastungen zu schützen.

#### ZIELWERTE DER LÄRMBEKÄMPFUNG



Quelle: Zielwerte des Umweltbundesamts

Um auf diesen Forderungen gegenüber politischen Entscheidungsträgern beim Bund und der Europäischen Union Nachdruck zu verleihen, haben sich Land und Kommunen in Baden-Württemberg zu einer Motorradlärm-Initiative zusammengeschlossen. Darüber hinaus setzt das Verkehrsministerium auf präventive Maßnahmen wie den Einsatz von Motorradlärm-Displays und Ausnahmen für Elektro-Motorräder von möglichen Beschränkungen für den Motorradverkehr.

**ZIEL 8: DIE GRENZWERTÜBERSCHREITUNGEN BEIM NO<sub>2</sub>-JAHRESMITTELWERT AN SPOTMESSSTELLEN BIS ZUM JAHR 2020 IM VERGLEICH ZU 2011 UM 60 PROZENT VERRINGERN**

Die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) kann zu Reizungen der Atemwege führen. Gefährdet sind hiervon insbesondere Kranke, Alte, Kinder und Schwangere. Bei an Asthma leidenden Personen kann bereits ein kurzer Aufenthalt in besonders schadstoffbelasteter Umgebung einen Asthmaanfall auslösen. Bei langfristigen Belastungen kann Stickstoffdioxid Atemwegserkrankungen hervorrufen. Weiter ist NO<sub>2</sub> eine wichtige Vorläufersubstanz für die sommerliche Bildung von Ozon und die Bildung sekundären Feinstaubes.

Der Grenzwert für den NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert wird flächendeckend eingehalten, mit Ausnahme von straßennahen Belastungsbereichen. Die Landesregierung hat sich daher das Ziel gesetzt, die Zahl der Grenzwertüberschreitungen von verkehrsbedingten Luftschadstoffen an straßennahen Spotmessstellen um 60 Prozent im Vergleich zum Jahr 2011 zu senken. Als Indikator wurde die Belastung mit Stickstoffdioxid im Jahresmittel gewählt. Das Ziel wurde erreicht: Im Jahr 2018 lagen an 12 der 34 Stationen des Jahres 2011 Überschreitungen des Jahresmittelwertes in Höhe von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter (µg/m<sup>3</sup>) vor. Dies entspricht einer Verringerung um etwa 65 Prozent. 2019 lagen Grenzwertüberschreitungen nur noch an Stationen in 4 Städten vor.

Stickstoffdioxid entsteht größtenteils bei Verbrennungsvorgängen in Anlagen und Motoren. An straßennahen Standorten trägt der Straßenverkehr zwischen 54 und 78 Prozent zur den gemessenen NO<sub>2</sub>-Konzentrationen bei und ist damit Hauptverursacher. Auch Verbrennungsprozesse in Kraft- und Heizwerken, der Zementindustrie und der Mineralölverarbeitung tragen in den straßennahen Belastungsbereichen in geringem Umfang dazu bei. Gleiches gilt für Verbrennungsprozesse in privaten Hausheizungen.

Zur Verringerung der Belastungen hat die Landesregierung auf die Kombination effektiver Maßnahmen gesetzt. Im Rahmen neuer Luftreinhaltepläne und der Fortschreibung bestehender Pläne wurden wirksame Maßnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung identifiziert und zielgerichtet umgesetzt. Wo möglich und zur zeitlichen Beschleunigung der Prozesse hilfreich, wurden gemeinsam mit den betroffenen Städten und Gemeinden auch planunabhängige Konzepte und Minderungsmaßnahmen verwirklicht.

**Maßnahme 8.1: Verringerung der Emissionen des Straßenverkehrs**

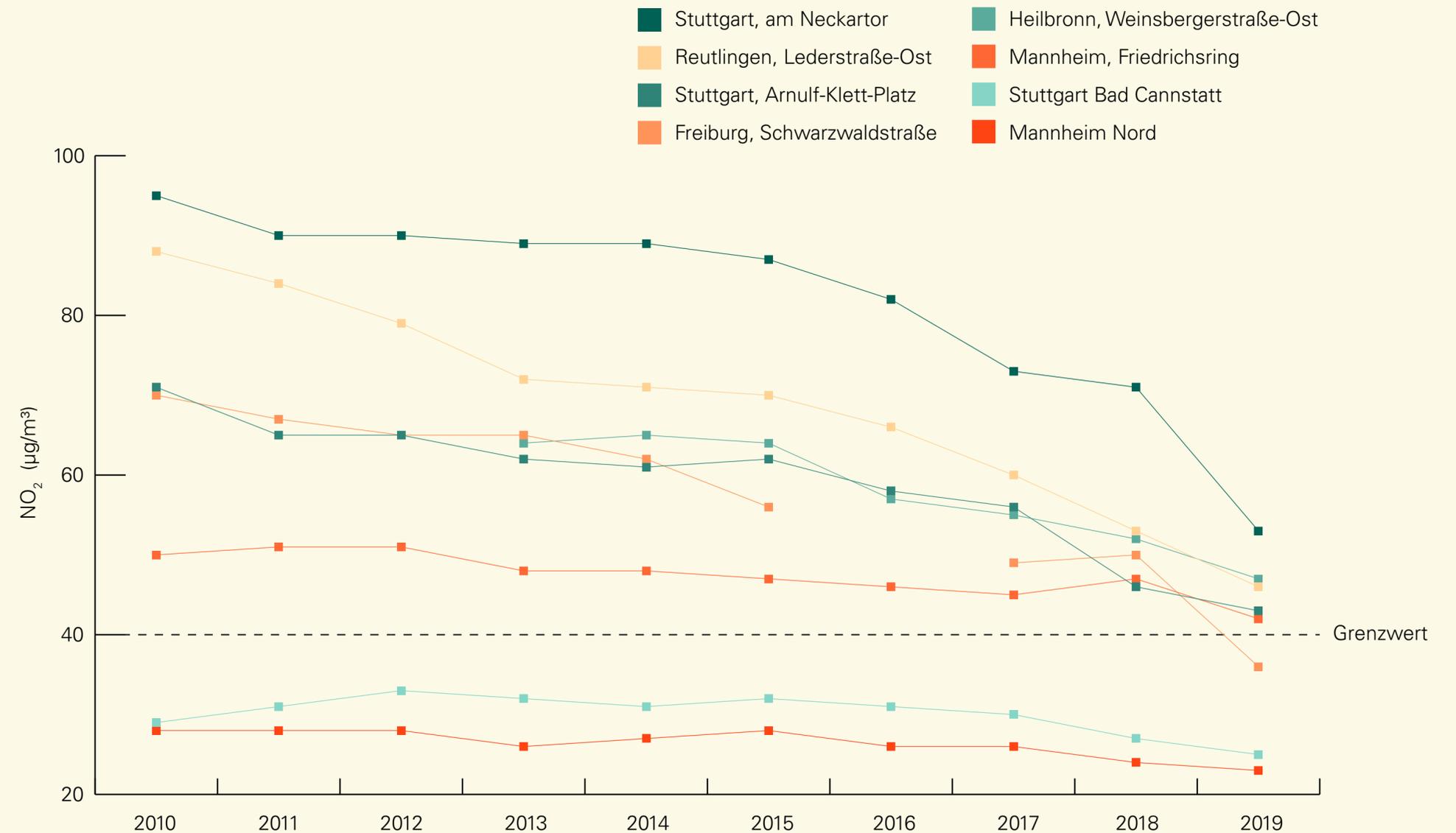
Die Einführung, Erweiterung und Verschärfung von Umweltzonen, Lkw-Durchfahrtsverboten, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung, zur Verstetigung des Verkehrsgeschehens und die Einführung und Ausweitung des Parkraummanagements zielten

erfolgreich auf eine direkte Verringerung der Schadstoffemissionen an der Hauptquelle, dem Straßenverkehr, ab. Gleiches gilt für die rechtlich nicht vermeidbaren und wirkungsseitig hocheffizienten Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge älterer Euronormen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart. Um ungerechtfertigte Härten zu vermeiden oder abzumildern hat die Landesregierung umfassende Ausnahmemöglichkeiten gewährt.



**Maßnahme 8.2: Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsformen**

Um den Bürgerinnen und Bürgern umweltfreundliche Alternativen bieten zu können, hat sich die Landesregierung in beträchtlichem Umfang für die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen, dem Ausbau und der Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und der Elektromobilität, stark gemacht. Beispielhaft wird auf die VVS-Tarifzonenreform in der Region Stuttgart, den landesweiten BW-Tarif, die finanzielle Förderung besonders emissionsarmer Busse in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen, die Förderungen des Ausbaus der Ladesäuleninfrastruktur für Elektrofahrzeuge und weitere Förderprogramme, zum Beispiel für elektrische Lastenräder, verwiesen.

**VERLAUF DER MITTLEREN NO<sub>2</sub>-KONZENTRATION AN AUSGEWÄHLTEN MESSSTATIONEN****VON 2010 BIS ZUM 1. HALBJAHR 2020**

**„Neben der konsequenten Umsetzung lokaler und regionaler Maßnahmen hat sich die Landesregierung mit großem Engagement für die Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingung der Luftreinhaltung eingesetzt.“**

### Maßnahme 8.3: Rechtliche Rahmenbedingungen

Neben der konsequenten Umsetzung lokaler und regionaler Maßnahmen hat sich die Landesregierung mit großem Engagement für die Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingung der Luftreinhaltung eingesetzt. Die beiden Verordnungen zur Verbesserungen der Luftqualität in Gebieten mit hohen Luftschadstoffbelastungen zielen auf eine Verringerung der Emissionen aus Baumaschinen sowie aus Feuerungsanlagen für Festbrennstoffe („Komfortkamine“) ab. Auf Bundesebene hat sich die Landesregierung erfolgreich dafür eingesetzt, sich nicht mit einer geringfügigen Reduzierung der Stickstoffoxid-Emissionen von älteren Dieselfahrzeugen durch Software-Updates zufrieden zu geben, sondern durch Hardware-Nachrüstungen das volle Potenzial technischer Nachbesserungen auszuschöpfen und die Automobilhersteller in die Verantwortung zu nehmen.

Die Landesregierung beabsichtigt diese Aktivitäten fortzusetzen, um so schnell wie möglich die Immissionsgrenzwerte auch an den straßen-nahen Spotmessstellen einzuhalten. Für den Feinstaub  $PM_{10}$  ist dies erstmals 2018 gelungen. Die vorliegenden  $NO_2$ -Messdaten des Jahres 2019 und der ersten Hälfte von 2020 deuten darauf hin, dass dieses Ziel voraussichtlich 2020, spätestens 2021 erreicht wird. Daher wird auf eine Fortschreibung dieses Ziels verzichtet.

**ZIEL 9: ERHÖHUNG DER WIEDERVERNETZUNG UND DER ARTEN-  
VIELFALT BIS 2030**

Maßnahme 9.1: Mindestens 5.000 Hektar blühende artenreiche straßen-  
begleitende Grünflächen

In Baden-Württemberg erstrecken sich etwa 27.000 Hektar Grünfläche entlang von überörtlichen Straßen. Aufgrund der Dimension und der linearen Struktur dieser Flächen stellen sie ein wichtiges Element im grünen Netzwerk zur Stärkung der biologischen Vielfalt dar. Bis zum Jahr 2030 sollen auf mindestens 5.000 Hektar blühende und artenreiche Flächen entstehen.

Der Erfolg wird an der Fläche gemessen.

Zur Zielerreichung soll beitragen:

- Die Förderung von Maßnahmen im Rahmen des Sonderprogramms zur Stärkung der biologischen Vielfalt
- Aus- und Fortbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Straßenmeistereien
- Zielvereinbarungen



**„Der Erfolg wird an der  
Fläche gemessen.“**





Maßnahme 9.2: 14 Projekte des Bundesprogramms Wiedervernetzung von Lebensräumen befinden sich im Bau oder sind umgesetzt

Bis 2030 befinden sich die 14 angestrebten Projekte des Bundesprogramms Wiedervernetzung im Bau oder sind umgesetzt.

Die Zielerreichung hat sich positiv entwickelt. Inzwischen ist 1 Projekt umgesetzt, 11 Projekte sind in Planung.

Folgende Maßnahmen sollen zur Zielerfüllung beitragen:

- Priorisierung der Maßnahmen
- Definition von Meilensteinen bei der Planung/Umsetzung der Maßnahmen
- Zielvereinbarungen mit den Regierungspräsidien

Leitsatz der Landesregierung | Nachhaltig handeln in Baden-Württemberg heißt, ...

**...den Menschen ein**

**Leben in Sicherheit zu**

**ermöglichen.**

## INHALT

🐾 Immer mehr Menschen sind unterwegs. Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, Auto, Bus oder der Bahn, mit dem Flugzeug oder vielleicht bald auch im Flugtaxi. Für den Straßen-, Schienen- und Flugverkehr bedeutet dies in der jeweiligen Infrastruktur ein höheres Risiko für Fehler, die zu Unfällen führen (können). Insbesondere der Straßenverkehr erreicht das Sicherheitsniveau des Schienenverkehrs bisher bei weitem nicht. Aufgabe der Politik ist es, die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit Unfälle vermieden werden und damit die Sicherheit steigt.

Oberstes Ziel ist es, tödliche Unfälle zu vermeiden. Dieses sehr ehrgeizige Ziel der Europäischen Union erfordert auch die Einführung EU-weiter Bestimmungen, die vor allem Gefahren im Straßenverkehr minimieren. Die Hauptverantwortung tragen aber Bund und Länder, inklusive der örtlichen Straßenverkehrs- und Polizeibehörden. Baden-Württemberg hat mit einem hohen Verkehrsaufkommen auch ein großes Potenzial, um Gefahrenstellen im Straßenverkehr zu verringern. Das Land setzt sich deshalb für die schnelle und wirksame Umsetzung von verschiedenen Maßnahmen auf Bundes- und EU-Ebene ein, um in den kommenden Jahren die Anzahl der getöteten Menschen im Straßenverkehr drastisch zu senken.

**„Aufgabe der Politik ist es, die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit Unfälle vermieden werden und damit die Sicherheit steigt.“**

#### **ZIEL 10: VERRINGERUNG DER TÖDLICH VERUNGLÜCKTEN IM STRASSEN-VERKEHR BIS 2030 GEGENÜBER 2010 UM 60 PROZENT**

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist der Landesregierung ein wichtiges Anliegen. Sie verfolgt das ehrgeizige Ziel einer „Vision Zero“, eines Straßenverkehrs ohne Getötete und Schwerverletzte. Als quantitatives Zwischenziel soll dabei die Anzahl der Verkehrstoten in Baden-Württemberg um 60 Prozent bis 2030 (ausgehend von den Unfallzahlen von 2010) reduziert werden. Als Grundkonzeption für dieses Ziel wurde 2013 vom Ministerrat das Verkehrssicherheitskonzept verabschiedet, das einen ressortübergreifenden Maßnahmenkatalog von knapp 90 Einzelmaßnahmen umfasst. Das Verkehrssicherheitskonzept identifiziert Maßnahmen eines sicheren Verkehrssystems (zum Beispiel bauliche, recht-

liche Maßnahmen) und Maßnahmen für bestimmte Altersgruppen und Nutzerarten von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die nacheinander schrittweise umgesetzt werden.

Die Zahl der Verkehrstoten in Baden-Württemberg hat sich seit 2010 sukzessive verringert von 494 tödlich Verunglückten (2010) über 466 (2014) bis hin zu 437 tödlich Verunglückten 2019. Das gesteckte Zwischenziel bis 2020, die Verkehrstoten um 40 Prozent im Vergleich zum Bezugsjahr 2010 zu reduzieren, wird allerdings nicht erreicht werden. Daher müssen neue, ambitionierte Maßnahmen der Verkehrssicherheit, wie unter anderem nachfolgend beschrieben, ergriffen werden.

Nachfolgende Maßnahmen sollen zur Zielerreichung beitragen.

### Maßnahme 10.1: Tempo 30 – Städte

Nach Einzelfallprüfung sollen bis 2030 in mindestens 10 Städten Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen entsprechend der Kriterien der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) miteingeführt werden. Mit der Reduzierung der Geschwindigkeit in Ortsdurchfahrten verringert sich das Unfall- und Verletzungsrisiko aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern, insbesondere die Zahl und die Schwere der Unfälle mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung. Gerade durch die angestrebte Mobilitätswende und die Förderung von neuen, nachhaltigen Mobilitätsformen, bedarf es einer Reduzierung der Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften, um dem steigenden Mischverkehr Rechnung zu tragen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit innerorts, wo sich in Baden-Württemberg etwa jeder vierte Verkehrsunfall ereignet, trägt auch die Konzeption einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte bei. Sie zielt auf die bauliche Umgestaltung von Ortsdurchfahrten mit höherem Kfz-Aufkommen und deren verkehrsrechtliche Flankierung ab. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu steigern, den Fuß- und Radverkehr attraktiver

zu machen, das Geschwindigkeitsniveau abzusenken, die Sichtbeziehungen an Querungen zu verbessern und den Lärm zu reduzieren. Verkehrsrechtliche Maßnahmen müssen auch im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung auf Grundlage des § 45 Absatz 1b StVO umgesetzt werden. Zu einer diesbezüglichen geordneten Entwicklung sollen verstärkt auch die Kommunen im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung mit Unterstützung durch die Verkehrsbehörden beitragen.

Das Erreichen des Ziels kann anhand der Verkehrstoten innerorts gemessen werden.



**„Mit der Reduzierung der Geschwindigkeit in Ortsdurchfahrten verringert sich das Unfall- und Verletzungsrisiko [...]“**

### Maßnahme 10.2: Tempolimit auf Landstraßen

Die meisten Verkehrstoten (knapp 60 Prozent) sind in Baden-Württemberg auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften zu beklagen. Eine nicht angepasste Geschwindigkeit ist die Hauptunfallursache auf diesen Straßen. Das Ministerium für Verkehr setzt sich für eine Senkung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen auf Tempo 80 ein. Dies hat auch den Vorteil, dass der Lkw- und Pkw-Verkehr mit ähnlichen Geschwindigkeiten unterwegs ist und Überholvorgänge entfallen. Als Zwischenschritt werden nach Einzelfallprüfung bis 2030 entsprechend der Kriterien der StVO konsequent sicherheitsorientierte Tempolimits auf Landstraßen außerorts eingeführt werden.

Das Erreichen des Ziels kann durch den Rückgang der Verkehrstoten auf Landstraßen außerorts belegt werden.

### Maßnahme 10.3: Überholverbot auf Landstraßen

Auf Landstraßen außerorts soll in Bereichen mit unzureichenden Überholsichtweiten konsequent ein Überholverbot angeordnet und durchgesetzt werden, um dadurch das Risiko von Fahrfehlern und Kontakt mit Begegnungsverkehr zu minimieren und darüber einen Rückgang der Verkehrstoten auf Landstraßen zu erzielen.

### Maßnahme 10.4: Kampagne „Vorsicht.Rücksicht.Umsicht“

Bis 2030 soll in der Gesellschaft ein verstärktes Bewusstsein für die Gefahren, die zum Beispiel von elektronischen Geräten während des Fahrens ausgehen, verankert sein. Durch aufklärende Kampagnenarbeit sowie mittels Kontrollen soll ein Rückgang der tödlichen Verkehrsunfälle unter Ablenkung erreicht werden. 2018 lag der Anteil dieser Verkehrsunfälle bei 19,4 Prozent. Weitere Schwerpunkte betreffen zu schnelles Fahren auf Landstraßen, das Parken ohne Sichtbehinderungen und die Prävention von Motorrad- und Radfahrunfällen.



## 4. Ausblick

🦊 Baden-Württemberg setzt sich ehrgeizige Ziele, um eine nachhaltige Entwicklung voranzutreiben. Der Verkehrsbereich ist hier eine der wichtigsten Stellschrauben. Im vorliegenden Bericht sind neben den Leitsätzen und Zielen auch die Maßnahmen beschrieben, mit denen das Ministerium für Verkehr zur Erreichung dieser Ziele beiträgt. Würde die Veränderungskompetenz in der Verkehrspolitik ausschließlich in den Händen Baden-Württembergs liegen, wären wir bereits ein ganzes Stück weiter auf dem Weg hin zu einer nachhaltigen und modernen Mobilität. Allerdings ist das Land von den Entscheidungen des Bundes und auch der EU abhängig. Der größte Veränderungsbedarf im Verkehrsbereich liegt in der Verantwortung der Bundesregierung, die hier wichtige politische Impulse setzen muss, vor allem für eine klimafreundliche Mobilität. Darauf wirkt die Landesregierung auch mit Nachdruck hin.

Was das Land in eigener Verantwortung gestalten und voranbringen kann, geht es auch an. Um eine innovative, umweltgerechte und soziale Mobilität zu verwirklichen, werden sämtliche Verkehrsträger in den Blick genommen. Dabei wird auf den Erhalt von Straßen und Brücken gesetzt, der Schienen- und Busverkehr ausgebaut und elektrifiziert, für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur und verkehrsberuhigte Innen-

städte und Ortsmitten gesorgt, eine Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Pkws aufgebaut, das betriebliche Mobilitätsmanagement gefördert und durch innovative Ansätze, wie das Beimischen von reFuels im Flugverkehr, eine umweltgerechtere Art des Fliegens angestrebt.

Zu viel, zu lauter und schmutziger Verkehr schadet nicht nur dem Klima und der Umwelt, sondern auch der Gesundheit des Menschen. Lärm macht erwiesenermaßen krank und Schadstoffe in der Luft erhöhen das Risiko Erkrankungen, vor allem der Lunge, zu entwickeln. Mit zahlreichen Maßnahmen sorgt das Land deswegen dafür, den Lärm und die Schadstoffe zu reduzieren und konnte damit bereits Erfolge erzielen.

Die Erhöhung der Sicherheit vor allem im Straßenverkehr ist ein politisches Ziel des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg. Dabei orientiert es sich an der „Vision Zero“ der Europäischen Union. Es gibt jedoch leider nach wie vor zu viele Verkehrstote und Schwerverletzte auf den Straßen von Baden-Württemberg. Die Anstrengungen müssen diesbezüglich erhöht werden und zum Beispiel mehr Tempolimits, Überholverbote und Awareness-Kampagnen gegen Ablenkungen am Steuer angegangen werden. Diese drei beispielhaften Handlungsfelder

und die damit einhergehenden Maßnahmen verdeutlichen, dass ein zügiges und konsequentes Handeln zu einer nachhaltigen Entwicklung im Verkehrsbereich führen kann. Um die Verkehrswende in Baden-Württemberg zu etablieren, kommt es jedoch auch auf die Gesellschaft und das Bewusstsein an, dass alle ihren Beitrag zu einer Verkehrswende leisten müssen: die Bürger\*innen, die Unternehmen mit ihrer Innovationskraft und alle politischen Entscheidungsebenen.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg wird auch in Zukunft darauf hinarbeiten, dass sämtliches Handeln am Leitbild der Nachhaltigkeit gemessen wird und sich innerhalb dieses Prozesses immer wieder neue und ehrgeizige Ziele setzen.

# 5. Übersicht über alle Berichtsteile

 Für viele Unternehmen ist es längst üblich, im Rahmen eines Nachhaltigkeitsberichts Rechenschaft abzulegen: Wie wird gewirtschaftet, wie ist das Unternehmen intern aufgestellt? Nachhaltigkeit ist ein zentrales Thema, auch für die Landesregierung. Die Nachhaltigkeitsberichte für Baden-Württemberg erscheinen nun schon zum zweiten Mal. Sie machen transparent, welche Maßnahmen zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele getroffen wurden.

**Zur Download-Seite**



**Übergreifender Berichtsteil der Landesregierung**



**Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration**  
Ressortspezifischer Bericht



**Ministerium für Finanzen**  
Ressortspezifischer Bericht



**Ministerium für Kultus, Jugend und Sport**  
Ressortspezifischer Bericht



**Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst**  
Ressortspezifischer Bericht



**Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft**  
Ressortspezifischer Bericht



**Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau**  
Ressortspezifischer Bericht



**Ministerium für Soziales und Integration**  
Ressortspezifischer Bericht



**Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz**  
Ressortspezifischer Bericht



**Ministerium der Justiz und für Europa**  
Ressortspezifischer Bericht



**Ministerium für Verkehr**  
Ressortspezifischer Bericht

# 6. Impressum

## HERAUSGEBER

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg  
Dorotheenstraße 8  
70173 Stuttgart

## REDAKTION

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

## GESTALTUNG

ÖkoMedia GmbH, [www.oekomedia.com](http://www.oekomedia.com)

## COPYRIGHT

© 2020,

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

## BILDNACHWEIS

Seite 03: Sebastian Berger; Ministerium für Verkehr

Seite 08: Martin Stollberg; Ministerium für Verkehr

Seite 09: Fotolia

Seite 23 links: Heiko Simayer; Ministerium für Verkehr

Seite 23 Mitte: Ministerium für Verkehr

Seite 23 rechts: Ministerium für Verkehr

Seite 24 links: Heiko Simayer; Ministerium für Verkehr

Seite 24 rechts: Heiko Simayer; Ministerium für Verkehr

Seite 25 oben: Maks Richter; Flughafen Stuttgart

Seite 25 unten: Maks Richter; Flughafen Stuttgart

Seite 27: Landratsamt Göppingen

Seite 28: bwtarif GmbH

Seite 29: Ministerium für Verkehr

Seite 30: Ministerium für Verkehr

Seite 31: Ministerium für Verkehr

Seite 32: Ministerium für Verkehr

Seite 37: Ministerium für Verkehr

Seite 40 oben: Martin Stollberg; Ministerium für Verkehr

Seite 40 unten: Martin Stollberg; Ministerium für Verkehr

Seite 41: Martin Stollberg; Ministerium für Verkehr

Seite 45 oben: Ministerium für Verkehr

Seite 45 unten: Kzenon; Fotolia

## Verteilerhinweis

Diese Informationsschrift wird von der Landesregierung Baden-Württemberg im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf während eines Wahlkampfes weder von Parteien noch von deren Kandidaten und Kandidatinnen oder Hilfskräften zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen. Missbräuchlich sind insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinarbeit des Herausgebers beziehungsweise der Herausgeberin zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift verbreitet wurde.

Erlaubt ist es jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.