

lebensräume
bürgerbusse
fußgänger
naturschutz
mobilität
straßen
nachhaltigkeit
radfahren
N!
luftreinhaltung
zukunft
schiene
infrastruktur
verkehr
elektromobilität
sicherheit
lärmschutz
öpnv

Nachhaltigkeitsbericht 2014

des Ministeriums für Verkehr
und Infrastruktur



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR



Vorwort des Ministers

Mobilität ist für uns alle wichtig. Sie ist ein Grundbedürfnis und bedeutet zugleich Lebensqualität. Ein gut funktionierender Transport ist für unser exportorientiertes Land zwingend nötig, um in der arbeitsteiligen Weltwirtschaft erfolgreich zu sein.

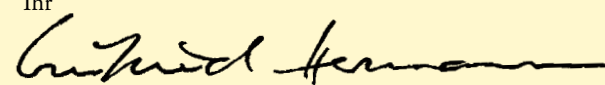
Das heutige Verkehrssystem ist nicht nachhaltig. Es belastet Mensch und Umwelt, schädigt das Klima, zerschneidet Natur und Landschaften. Die Mobilität einzelner Bevölkerungsgruppen ist stark eingeschränkt, z.B. von Kindern. Und immer häufiger stehen wir im Stau oder warten vergeblich auf die Bahn. Deshalb will die Landesregierung die Wende zur nachhaltigen Mobilität schaffen und Baden-Württemberg zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität entwickeln.

Nachhaltige Mobilität ist umwelt-, klima- und sozialverträglich, bezahlbar und zukunftsfähig. Sie geht nicht auf Kosten der Lebensqualität künftiger Generationen, sondern zeigt heute Vernunft und Verantwortungsbewusstsein.

Nachhaltige Mobilität ist anspruchsvoll und fortschrittlich. Statt „immer mehr“ lautet das Leitbild „immer besser“. Wir brauchen die Vielfalt vernetzter Verkehrsmittel, öffentliche, private und gemeinschaftlich genutzte, wie z.B. das Carsharing oder den Bürgerbus. Nachhaltige Mobilität ist modern. Sie setzt auf technischen und sozialen Fortschritt, auf neue Antriebe wie die E-Mobilität, aber auch auf soziale Netzwerke für Mobilität. Letztlich bedeutet nachhaltige Mobilität eine neue Mobilitätskultur: Wir denken, fühlen und bewerten Mobilität neu und verhalten uns entsprechend.

Dieser Nachhaltigkeitsbericht zeigt, wie das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) zu einer nachhaltigen Stadt- und Raumentwicklung im Land und insgesamt zu einer Politik der Nachhaltigkeit beiträgt. Welche Ziele verfolgen nachhaltige Mobilität und nachhaltige Stadt- und Raumentwicklung? Woran messen wir sie? Welche Maßnahmen sind förderlich? Welche Einflüsse wirken auf eine Politik nachhaltiger Mobilität und nachhaltiger Stadt- und Raumentwicklung? Wie geht es weiter?

Dieser Bericht legt zudem Rechenschaft darüber ab, wie nachhaltig das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur selbst arbeitet. Schauen Sie hinein. Sie werden ganz neue Seiten an uns entdecken.

Ihr


Winfried Hermann
 Minister für Verkehr und Infrastruktur

Inhalt

1

Vorwort des Ministers	3
EINLEITUNG Nachhaltigkeitsberichte der Landesregierung	6
ZUSAMMENFASSUNG: MOBILITÄT - DIE ZIELE	8
1.1 Politik für eine nachhaltige Entwicklung	10
1.2 Das Ministerium als nachhaltige Organisation	17
NACHHALTIGE POLITIK DES MINISTERIUMS	18
2.1 Mobilitätskonzepte	22
2.1.1 Die CO ₂ -Emissionen des Verkehrs verringern	26
2.1.2 Den Radverkehrsanteil steigern	28
2.1.3 Die Personenkilometer des ÖPNV-Verkehrs erhöhen	30
2.1.4 Konzepte und Technologien zur nachhaltigen Mobilität entwickeln und fördern	32
2.1.5 Erhalt vor Aus- und Neubau bei der Straßenverkehrsinfrastruktur	34
2.1.6 „Vision Zero“: Die Verkehrssicherheit erhöhen	36
2.2 Raumentwicklung	38
2.2.1 Flächenverbrauch langfristig auf Netto-Null verringern	41
2.3 Lebensgrundlagen, Natur und Kulturlandschaften	44
2.3.1 Den Lärmschutz verbessern	47
2.3.2 Luftqualität verbessern	48
2.3.3 Lebensräume wiedervernetzen	50

2

NACHHALTIGES HANDELN IM MINISTERIUM	52
3.2 Organisation des Ministeriums	54
3.2 Nachhaltig haushalten	58
3.2.1 Unser Haushalt	59
3.2.2 Unsere Beschaffungsstrategie	60
3.3 Natürliche Ressourcen schonen	62
3.3.1 Energie und CO ₂ -Emissionen	63
3.3.2 Ressourcenverbrauch	67
3.4 Verantwortung für die Beschäftigten	68
NACHHALTIGKEITSCHECKS	72
4.1 Durchgeführte Nachhaltigkeitschecks im Überblick	74
4.2 Ausgewählte Ergebnisse	76
AUSBlick	78
ANHANG: ZIELEPROZESS – HERAUSFORDERUNGEN, LEITSÄTZE, ZIELE	80
6.1 Herausforderungen und Leitsätze	82
6.2 Ziele und Maßnahmen	84
IMPRESSUM	85

3

4

5

6

Einleitung: Nachhaltigkeitsberichte der Landesregierung

Nachhaltigkeit ist ein zentrales Thema für die Landesregierung. Nachhaltigkeit soll zentrales Grundprinzip des Regierungs- und Verwaltungshandelns sein. Um Nachhaltigkeit in der Regierungs- und Verwaltungsarbeit fest zu verankern, hat die Landesregierung einen Prozess ins Leben gerufen, dessen Zwischenergebnisse in den Nachhaltigkeitsberichten der einzelnen Ressorts dargelegt sind.

Für viele Unternehmen ist es längst üblich, im Rahmen eines Nachhaltigkeitsberichts Rechenschaft abzulegen: Wie wird gewirtschaftet? Wie ist es im Unternehmen selbst mit der Nachhaltigkeit bestellt? Welche Aktivitäten tragen zu mehr Nachhaltigkeit im Betrieb bei? Ein solcher Bericht dient der Kommunikation gegenüber der Kundschaft und Öffentlichkeit und schafft Transparenz.

In Politik und Verwaltung halten Nachhaltigkeitsberichte erst langsam Einzug. Die Landesregierung Baden-Württemberg geht voran und legt den Nachhaltigkeitsbericht 2014 vor, der auch die Ministerien selbst in den Blick nimmt und darlegt, wie nachhaltig sie bereits (um-) gestaltet sind und arbeiten. Das politische Handeln ebenso wie die Ministerien als Organisationen soll in Sachen Nachhaltigkeit transparent und nachprüfbar werden.

Die Nachhaltigkeitsberichte der einzelnen Ressorts zeigen die Zielsetzung für die nachhaltige Entwicklung der Ressorts in ihrem Politikbereich für die nächsten Jahre auf, ziehen Bilanz und stellen den Handlungsbedarf dar. Sie benennen zudem Maßnahmen, mit denen diese Ziele verwirklicht werden sollen. Diese Ziele sind sehr konkret. Sie sind - ebenso wie die Maßnahmen, die zu ihrer Umsetzung ergriffen werden -, mess und nachprüfbar.

Die Landesregierung orientiert sich mit ihrer Nachhaltigkeitsberichterstattung an gängigen Standards aus dem Bereich der Wirtschaft und passt diese an die Rahmenbedingungen in Politik und Verwaltung an. Jedes Ressort legt einen Nachhaltigkeitsbericht für seinen Politikbereich vor. Das gewährleistet nicht nur Vergleichbarkeit, sondern schafft auch Standards und entwickelt diese weiter.

In einer kurzen Übersicht in Kapitel 1 werden die wichtigsten politischen Ziele, Maßnahmen und Indikatoren bezüglich der Organisation des Ressorts zusammengefasst. In Kapitel 2 werden dann die politischen Ziele einer nachhaltigen Entwicklung und die Maßnahmen beschrieben, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. In Kapitel 3 wird dargelegt, wie es um die Nachhaltigkeit der Organisation bestellt ist, unter anderem in Bezug auf Haushalt, Ressourcen sowie Beschäftigte. Kapitel 4 thematisiert die Nachhaltigkeit checks bzw. -prüfungen, die für Gesetze, Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften und Kabinettsvorlagen verbindlich sind. Das Kapitel 5 gibt einen Ausblick auf die künftigen Aktivitäten. Kapitel 6 erläutert schließlich den Prozess der Zielformulierung, in dem die Landesregierung, beraten durch den Beirat der Landesregierung für nachhaltige Entwicklung, ein abgestuftes System aus Herausforderungen, Leitsätzen und Zielen einer nachhaltigen Entwicklung erarbeitet hat.



1 Zusammenfassung: Mobilität – Die Ziele

- ! Politik für eine nachhaltige Entwicklung
- ! Organisation des Ministeriums

1.1 Politik für eine nachhaltige Entwicklung

Die Landesregierung Baden-Württemberg hat sich das Ziel gesetzt, Nachhaltigkeit in allen Bereichen zu verwirklichen. Nachhaltigkeit soll Grundprinzip des Regierungs- und Verwaltungshandelns sein. Um den abstrakten Begriff der Nachhaltigkeit mit Leben zu füllen und in konkrete Politik zu übersetzen, hat die Landesregierung einen Prozess angestoßen, bei dem sie vom Beirat für nachhaltige Entwicklung unterstützt wurde.

In einem abgestuften Verfahren wurden Herausforderungen, Leitsätze, Ziele und Maßnahmen für Nachhaltigkeit entwickelt. Zunächst wurden die wichtigsten Herausforderungen beschrieben, denen sich Baden-Württemberg auf dem Weg hin zu einer nachhaltigeren Entwicklung stellen muss. In einem zweiten Schritt wurden Leitsätze erarbeitet, die übergeordnete Ziele einer nachhaltigen Entwicklung formulieren. Innerhalb dieses Rahmens haben die einzelnen Ressorts anschließend ihre politischen Ziele einer nachhaltigen Entwicklung benannt. Diese Ziele sind konkret und messbar formuliert, auf ein bestimmtes Datum hin ausgerichtet und Leitsätzen zugeordnet. Im letzten Schritt wurden nachprüfbar Maßnahmen benannt, mit deren Hilfe die Ziele erreicht werden sollen.

Die Ressorts haben dabei nicht alle ihre politischen Ziele in den Blick genommen, sondern diejenigen herausgestellt, die im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung vorrangig sind. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat zehn Ziele definiert, die für das Haus besonders wichtig sind, um nachhaltige Mobilität zu verwirklichen. An ihnen will sich die Verkehrs- und Mobilitätspolitik des Landes messen lassen.

Die tabellarische Übersicht zeigt diese zehn Ziele und die Maßnahmen, mit denen sie jeweils verfolgt werden. In Kapitel 2 werden Zielsetzung und Maßnahmen noch einmal ausführlicher erläutert.



¹ Das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK) beruht auf dem Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg (KSG), das mit Beschluss des Landtags am 31. Juli 2013 in Kraft getreten ist. Das IEKK finden Sie hier: http://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/mum/intern/Dateien/Dokumente/4_Klima/Klimaschutz/IEKK/IEKK_Beschlussfassung_15Juli_2014.pdf

² „Modal Split“ ist der Fachausdruck dafür, wie sich der gesamte Verkehrsaufwand auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt.

ziel 1

Die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis zum Jahre 2020 um 20 % verringern (bezogen auf die Emissionen des Jahres 1990)

1. MASSNAHME

Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK) umsetzen

In Baden-Württemberg ist der Verkehr der größte Einzelverursacher von Treibhausgasen (THG). Deshalb betreffen wesentliche Handlungsempfehlungen im Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK) des Landes die Mobilität.¹ Insgesamt 23 Maßnahmen sind vorgesehen, mit denen der CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors gesenkt werden soll

STAND DER UMSETZUNG:

Es ist erfreulich, dass die CO₂-Emissionswerte des Verkehrssektors im Jahre 2012 gegenüber denen des Jahres 2010 um ca. 4 % zurückgegangen sind. Ob das Minderungsziel für das Jahr 2020 mit den Maßnahmen im IEKK erreicht werden kann, ist nicht zuverlässig vorhersagbar. Denn die CO₂-Emissionen im Jahr 2020 hängen davon ab, wie sich der Verkehrsaufwand und der technische Fortschritt entwickeln werden.

1990	20,8 Mio. t CO ₂ -Ausstoß
2012	21,3 Mio. t CO ₂ -Ausstoß
2020	16,68 Mio. t CO ₂ -Ausstoß

ziel 2

Den Radverkehrsanteils bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2008 auf 16 % verdoppeln und den Fußverkehrsanteils auf 25 % steigern (gemessen an der Zahl der Wege, die nach der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ mit dem Hauptverkehrsmittel zurückgelegt werden).

1. MASSNAHME

Eine bessere Radverkehrsinfrastruktur aufbauen

Um den Anteil des Radverkehrs an den im Flächenland Baden-Württemberg zurückgelegten Wegen zu erhöhen², muss die Landesregierung in der Radverkehrsförderung systematisch und gemeinsam mit zahlreichen Akteuren vorgehen. Deshalb fördert das Land sowohl Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für Radverkehr als auch die maßgeblichen Akteure in Städten und Gemeinden, wie das kommunale Netzwerk „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.“ (AGFK-BW).

2. MASSNAHME

Das Image des Fahrrads verbessern

Das Land Baden-Württemberg investiert in eine positive Kommunikation für den Radverkehr. Hierzu wurde im Jahr 2012 die Initiative RadKULTUR gestartet. Gemeinsam mit Modellkommunen sollen noch mehr Menschen in Baden-Württemberg für die positiven Seiten des Radfahrens begeistert werden und die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf den Radverkehr gelenkt werden.

STAND DER UMSETZUNG:

Seit Januar 2014 wird gemeinsam mit den Kommunen und Verbänden vor Ort der Entwurf des RadNETZ Baden-Württemberg entwickelt. Lücken im Radwegenetz sollen gezielt beseitigt werden, um durchgängige Radwegeverbindungen zu schaffen. Im Jahre 2012 hat das Land erstmals ein eigenständiges Programm zur Förderung kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur aus Mitteln des Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) aufgestellt. Es wird jährlich fortgeschrieben. Die Fördermittel wurden von 10 Mio. Euro im Jahre 2013 auf 15 Mio. Euro im Jahre 2014 erhöht.

2008	Modal-Split: Radverkehr 8 % Fußverkehr 23 %
2020	Modal-Split: Radverkehr 16 % Fußverkehr 25 %

ziel 3

Die Personenkilometer des ÖPNV-Verkehrs bis 2020 um 50 % gegenüber dem Jahr 2004 erhöhen.

1. MASSNAHME

Das Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr schrittweise umsetzen

Ein attraktiver ÖPNV braucht ein starkes Rückgrat. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist über mittlere und längere Entfernungen eine sehr gute Alternative zum PKW. Das Zielkonzepts 2025 strebt landesweit einen gleichen Angebotsstandard an: von 5-24 Uhr einen Stundentakt als Grundangebot und zusätzliche Fahrplankonzentrationen, die sich an Nachfrage und Fahrgastpotenzial orientieren.

2. MASSNAHME

Umsetzung eines hochwertigen landesweiten ÖPNV-Grundnetzes

Das Netz des SPNV soll bis 2020 durch ein Netz vertakteter Buslinien ergänzt werden, das Mittel- und Unterzentren ohne Schienenanschluss vertaktet und hochwertig anbindet und Lücken im Schienennetz schließt. Dazu wird ein Förderprogramm eingerichtet.

3. MASSNAHME

Die Infrastruktur für den Öffentlichen Verkehr gezielt ausbauen

Mehr Nachfrage bedeutet, dass Vorsorge für größere Kapazitäten getroffen werden muss. Die Finanzmittel, die nach den Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzen von Land und Bund zur Verfügung stehen, müssen auf überlastete Knoten konzentriert werden. Denn hier wird es vor allem zur Hauptverkehrszeit eng und schwierig.

4. MASSNAHME

Die Finanzierungsstrukturen für den ÖPNV modernisieren

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land soll künftig so neugestaltet werden, dass sie stärkere Anreize bietet, das ÖPNV-Angebot auszuweiten.

STAND DER UMSETZUNG:

Maßnahme 1: Das Zielkonzepts 2025 und die einzelnen Ausschreibungen für SPNV-Leistungen, mit denen es schrittweise umgesetzt werden soll, werden derzeit vorgestellt und diskutiert.
 Maßnahme 2: Umsetzung in Vorbereitung
 Maßnahme 3: Der gezielte Ausbau der Schieneninfrastruktur an Engpässen und überlasteten Netzknoten ist eine Daueraufgabe. Sie wird im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel bearbeitet. Im Jahr 2013 ist es gelungen, aus dem GVFG-Bundesprogramm mehr als ein Drittel der verfügbaren Mittel für Vorhaben in Baden-Württemberg zu nutzen – ein großer Erfolg.
 Maßnahme 4: Die ÖPNV-Finanzierungsreform wird in der laufenden Legislaturperiode nicht mehr umgesetzt, aber konzeptionell weiterentwickelt. Sie soll im Jahr 2016 verwirklicht werden.

2004 -2014	ÖPNV: + 14 % / SPNV: + 42 %
2020	ÖV: + 50 % (ÖPNV und SPNV)

ziel 4

Konzepte und Technologien zur nachhaltigen Mobilität entwickeln und fördern: den Anteil von Kraftfahrzeugen mit elektrischen Antrieben (Batterieelektrisch und Plug-In-Hybrid)³ bis zum Jahre 2020 auf 200.000 Fahrzeuge erhöhen.

1. MASSNAHME

Elektromobilität fördern

Mit der Landesinitiative Elektromobilität II und den Aktivitäten im Schaufenster LivingLab BW engagiert sich die Landesregierung bei der Förderung der Elektromobilität. Sie zeigt damit deutlich, dass Elektromobilität ein wesentlicher Bestandteil der Landesstrategie ist.

2. MASSNAHME

Als Landesregierung Vorbild sein für Elektromobilität

Die meisten Landesministerien und -behörden sind auch auf Kraftfahrzeuge angewiesen, um ihre öffentlichen Aufgaben zu erfüllen – vom Einsatzfahrzeug der Polizei bis zum Dienstwagen der Ministerin oder des Ministers. Die Landesministerien und -behörden haben eine wichtige Vorbildfunktion, um deutlich zu machen, dass alternative und klimafreundliche Antriebe alltagstauglich sind.

³ Ein Plug-In Hybrid ist ein von außen aufladbares Kraftfahrzeug, welches neben einem elektrischen Antrieb über mindestens eine weitere verschiedene Antriebsart - in der Regel ein konventioneller Motor - verfügt.

STAND DER UMSETZUNG:

Mit Stand vom Oktober 2014 wurde vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Beschaffung von insgesamt 25 Hybrid- und Elektrofahrzeugen sowie 80 Pedelecs für den Landesfuhrpark anteilig gefördert. D.h. das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat aus seinen Haushaltsmitteln die Mehrkosten eines Elektrofahrzeuges gegenüber den Anschaffungskosten für ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor finanziert.

2014	Hybride: 11 544 Elektrofahrzeuge: 2 391
2020	Gesamt: 200 000 Elektrofahrzeuge

ziel 5

Erhalt vor Aus- und Neubau bei der Straßenverkehrsinfrastruktur: Bis zum Jahre 2020 den Anteil der Straßenlänge- bzw. Ingenieurbauwerksfläche in den zwei schlechtesten Zustandsklassen bzw. -noten um 20 % reduzieren.

(für Bundesautobahnen bezogen auf das Referenzjahr 2009, für Bundesstraßen bezogen auf das Jahr 2011 und für Landesstraßen bezogen auf das Jahr 2013)

1. MASSNAHME

Haushaltsmittel für den Erhalt verstärken und verstetigen

Es kommt darauf an, das bestehende Finanzierungsniveau dauerhaft zu sichern. Nur so kann das Straßennetz sachgerecht und in einem guten Zustand erhalten werden.

2. MASSNAHME

Knappe Haushaltsmittel nachhaltiger einsetzen

Um die Haushaltsmittel möglichst wirkungsvoll einzusetzen, beschreitet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bei der Verteilung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nach einheitlichen nachprüfbar Kriterien neue Wege und teilt die Haushaltsmittel bedarfsgerecht zu.

3. MASSNAHME

Neuartige, kostengünstige und umweltfreundliche Bauverfahren erproben

Die Straßenbauverwaltung des Landes hat seit dem Jahr 2012 mehrere erfolgreiche Pilotprojekte zur Erprobung neuartiger Bauverfahren im Erhaltungsbereich durchgeführt.

4. MASSNAHME

Zu großzügige Standards absenken

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat Möglichkeiten erarbeitet, wie durch die Absenkung überzogen hoher technischer Standards die Kosten von Erhaltungsmaßnahmen verringert werden können, ohne hierbei die Qualität der Straßeninfrastruktur abzusenken. Ein Beispiel ist der verstärkte Einsatz von Recyclingmaterialien.

STAND DER UMSETZUNG:

Mit den unterschiedlichen Verfahren müssen ausreichend Praxiserfahrungen gesammelt werden. Daher wurden die neuen Ansätze anfangs in Pilotprojekten umgesetzt. Verschiedene Verfahren wie Maximalrecycling werden mittlerweile standardmäßig angewandt.

2014	Jeweils gültige Zustandserfassung
2020	Reduktion um 20 % in der jeweils schlechtesten Zustandsklasse

ziel 6

Die Verkehrssicherheit erhöhen („Vision-Zero“): Die Zahl der tödlich Verunglückten im Straßenverkehr in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2020 um 40 % gegenüber 2010 verringern.

1. MASSNAHME

Verkehrssicherheitskonzept

In der Verkehrssicherheitsarbeit bekennt sich die Landesregierung zu „Vision Zero“, dem Leitbild eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte. In einem ehrgeizigen Verkehrssicherheitskonzept⁴ wurden im Juli 2013 erstmalig die Aktivitäten des Landes im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit systematisch und ressortübergreifend zusammengefasst.

2. MASSNAHME

Verkehrssicherheitsscreening

Die Entwicklung und landesweite Einführung des Verkehrssicherheitsscreenings⁵ stellt eine Arbeitshilfe für die Unfallkommissionen vor Ort dar und trägt zu einem gezielten Einsatz der Haushaltsmittel bei.

3. MASSNAHME

Kampagne für Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit beginnt in unseren Köpfen. Mit einer Kampagne wirbt das Land für eine Fahrkultur der Fairness und des Miteinanders.

STAND DER UMSETZUNG:

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat mit den Regierungspräsidien am 15. Oktober 2014 als verbindliches Ziel vereinbart, pro Jahr jeweils 5 % der unfallauffälligsten Streckenabschnitte zu entschärfen.

2010	494 tödlich Verunglückte
2014	466 tödlich Verunglückte
2020	Verringerung um mindestens 40 %

ziel 7

Als Land zum Ziel des Bundes beitragen, den Flächenverbrauch bis 2020 auf 30 ha/Tag im Bund zu begrenzen: Verringerung des Flächenverbrauchs in Baden-Württemberg auf rd. 3 ha/Tag im Land (-55 % gegenüber 2012).

1. MASSNAHME

Fachlich überzeugen und für eine innenentwicklungsorientierte kommunale Planung werben

Die Kommunen sind die wichtigsten Akteure, wenn es darum geht, die Neuinanspruchnahme von Flächen zu verringern. Ein wichtiges Mittel ist die konsequente städtebauliche Innenentwicklung.

2. MASSNAHME

Die Vorgaben des Baugesetzbuchs und des Landesentwicklungsplans beachten

Die Hinweise an die Genehmigungsbehörden, wie die Bauflächenbedarfsnachweise auf Plausibilität zu prüfen sind, werden fortgeschrieben. Das soll aktuellen Entwicklungen Rechnung tragen und zu einer einheitlichen Genehmigungspraxis beitragen.

3. MASSNAHME

Das EDV-gestützte Flächenmanagement-Tool FLOO für Kommunen kostenlos anbieten

Allen Gemeinden wird kostenlos ein einfach zu handhabendes Programm zur Verfügung gestellt, mit dem sie Flächenpotenziale in ihrem Gemeindegebiet einfach erfassen, bewerten und zu einer Aktivierung beitragen können.

4. MASSNAHME

Finanziellen Anreize für einen sparsamen Umgang mit Fläche schaffen und Innenentwicklungspotenziale mobilisieren

Mit dem Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ unterstützt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kommunen bei ihrer Innenentwicklung und hilft ihnen, den Flächenverbrauch zu senken. Mit einer Initiative zur Spreizung der Grundsteuer und der Grunderwerbsteuer sollen die Rahmenbedingungen für die Innenentwicklung verbessert werden.

STAND DER UMSETZUNG:

Maßnahme 1: Die Bewusstseinsbildung bei Gemeinden für das Flächensparen und die Innenentwicklung ist ständige Aufgabe, die das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur durch Öffentlichkeitsarbeit vorantreibt.

Maßnahme 2: Die Hinweise an die Genehmigungsbehörden für Flächennutzungspläne zur Plausibilitätsprüfung der Bauflächenbedarfsnachweise wurden im Mai 2013 fortgeschrieben.

Maßnahme 3: FLOO steht seit August 2013 allen Gemeinden im Land zur Verfügung. Bisher nutzen 40 Gemeinden das Werkzeug.

Maßnahme 4: Im Rahmen des Förderprogramms wurden im Jahr 2013 für 36 Kommunen und im Jahre 2014 für 40 Kommunen Bewilligungen erteilt. Im November 2014 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur auf der Bauministerkonferenz erfolgreich die Initiative für eine Spreizung der Grundsteuer und Grunderwerbssteuer zugunsten der Innenentwicklung ergriffen.

2012	6,7 ha/Tag im Land (letzte verfügbare Zahl)
2020	3 ha/Tag im Land

ziel 8

Die Lärmbelastung verringern: Bis zum Jahre 2020 20 % weniger Menschen einer verkehrsbedingten gesundheitsschädlichen Lärmbelastung aussetzen ($L_{Night} > 55$ dB(A) gemäß Lärmkartierung Straßenverkehr) gegenüber dem Jahr 2012.

1. MASSNAHME

Lärminderungsplanung

Mit der Verpflichtung, Karten und Pläne alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten, wurde ein systematisches Instrument der Lärminderung etabliert.

2. MASSNAHME

Besseren baulichen Lärmschutz im Straßenverkehr

Mit dem „Leitfaden für Lärmschutz in Städten und Gemeinden – Straßenverkehrslärm“ des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur werden Städte und Gemeinden dabei unterstützt, den Straßenverkehrslärms zu mindern.

3. MASSNAHME

Mehr verkehrlichen Lärmschutz im Straßenverkehr

Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen überall dort angeordnet werden, wo erhebliche Überschreitungen der Lärmrichtwerte vorliegen und Geschwindigkeitsbeschränkungen eine spürbare Verbesserung der Situation erwarten lassen.

4. MASSNAHME

Maßnahmen in der Rechtssetzung

Das neue Lärmsanierungskonzept des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur sieht vor, eine verbindliche Lärmsanierung einzuführen nachdem die erforderlichen Änderungen im Bundesrecht erfolgt sind. Dabei sollen auch Mehrfachbelastungen durch Straße und Schiene zusammen untersucht werden.

STAND DER UMSETZUNG:

Die bisher zwei Stufen der Lärmaktionsplanung führten zu einer deutlichen Stärkung des Lärmschutzes, Zahlreiche Maßnahmen wurden durchgeführt. Mit dem Lärmsanierungsprogramm 2014-16 wurde die Lärmsanierung hochbelasteter Bundesfern- und Landesstraßen auf eine systematische Grundlage gestellt. Im Land werden innerorts vermehrt Tempolimits aus Lärmschutzgründen angeordnet. Das neue Lärmsanierungskonzept wird in dem Modellprojekt Eisingen-Salach-Süßen „Leiser(r) ist das Ziel!“ praktisch erprobt.

2012	282 000 Menschen sind Lärmpegeln über einem L_{Night} von 55 dB(A) ausgesetzt
2020	Reduzierung um 20 %

⁴ Das Verkehrssicherheitskonzept finden Sie hier: http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/mmvi/intern/dateien/PDF/Verkehrssicherheitskonzept_BW_2014.pdf

⁵ Erstmals hat das Verkehrsministerium alle beim Land verfügbaren Daten im Zusammenhang mit Unfällen auf einer Plattform zusammengefasst. Auf Basis dieser Unfalldaten und weiteren Verkehrsdaten soll gezielt die Sicherheit an besonders gefährlichen Streckenabschnitten verbessert werden. Vgl. Abschnitt 2.1.6.

ziel 9

Die Grenzwertüberschreitungen verkehrsbedingter Luftschadstoffe (NO₂-Jahresmittelwert⁶) an Spotmessstellen bis zum Jahr 2020 um 60 % verringern (bezogen auf das Basisjahr 2011)

1. MASSNAHME

Luftreinhaltepläne erarbeiten und fortschreiben

In den Luftreinhalteplänen werden wirksame Maßnahmen erarbeitet und festgeschrieben, mit denen die Luftschadstoffbelastungen möglichst schnell verringert werden sollen, zum Schutz der menschlichen Gesundheit.

2. MASSNAHME

Entscheidungskriterien für weitere Maßnahmen erarbeiten und festlegen

Für die Festsetzung wirksamer Gegenmaßnahmen ist es wichtig zu wissen, woraus die Schadstoffbelastung erwächst. Die technischen Möglichkeiten hierzu müssen weiterentwickelt werden. Neue Minderungspotentiale müssen ausfindig gemacht werden.

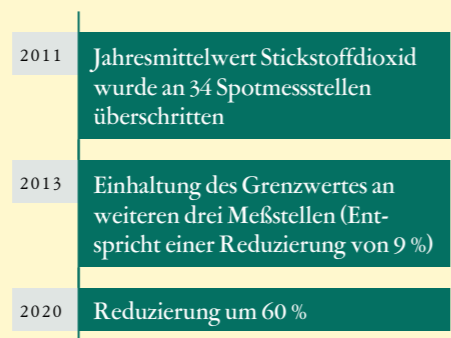
3. MASSNAHME

Die Rechtssetzung verbessern

Die für die Luftreinhaltung bedeutsamen gesetzlichen Vorgaben werden weitgehend auf europäischer Ebene festgelegt. Die Europäischen Richtlinien müssen umsichtig und aufmerksam in deutsches Recht umgesetzt werden, damit die Vorgaben in der Praxis gut kontrolliert werden können.

STAND DER UMSETZUNG:

27 Luftreinhaltepläne wurden erarbeitet. Sie enthalten 25 Umweltzonen mit Fahrverboten für Kraftfahrzeuge, die die Euro Norm 4/IV nicht erreichen oder übertreffen. Kleinräumige, lokal begrenzte Umweltzonen werden innerstädtisch, gemeindeübergreifend oder regional erweitert. Bislang ausgesparte Durchgangsstraßen werden in die Umweltzonen einbezogen. LKW-Durchfahrtsverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Steigungsstrecken verringern den Stickstoffoxidausstoß.



ziel 10

Lebensräume von Tieren wieder vernetzen: In den prioritären Abschnitten des Bundesprogramms Wiedervernetzung bis zum Jahr 2020 sechs Wiedervernetzungsmaßnahmen fertigstellen oder beginnen.

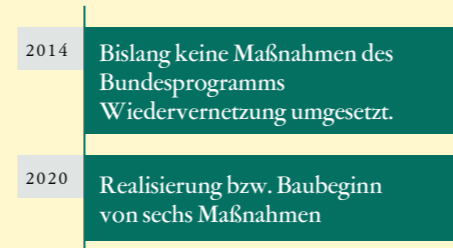
1. MASSNAHME

Einen Baustein des Bundesprogramms Wiedervernetzung umsetzen

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur will bis zum Jahr 2020 an mindestens sechs der im Bundesprogramm Wiedervernetzung aufgeführten prioritären Abschnitten an Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg Wiedervernetzungsmaßnahmen fertigstellen oder wenigstens begonnen haben. Mit Wiedervernetzung ist gemeint, die durch Verkehrswege zerschnittenen Lebensräume von Tieren wieder miteinander zu verbinden. Dazu werden sog. Querungshilfen gebaut, also beispielsweise Durchlässe für Kleintiere, Unterführungen oder Grünbrücken.

STAND DER UMSETZUNG:

In einem der zwölf vorrangigen Wiedervernetzungsabschnitte des Bundesprogramms wurde im April 2015 mit dem Bau einer Grünbrücke begonnen. In vier weiteren prioritären Abschnitten sind die Planungen für Wiedervernetzungsmaßnahmen aufgenommen worden.



⁶ Erhöhte NO₂-Konzentrationen können beim Menschen zu Reizungen der Atemwege führen. NO₂ ist zudem eine wichtige Vorläufersubstanz für die sommerliche Ozonbildung in den bodennahen Luftschichten.

1.2 Das Ministerium als nachhaltige Organisation

Wir arbeiten daran, Baden-Württemberg zur Pilotregion für nachhaltige Mobilität zu machen. Nachhaltigkeit ist aber nicht nur Ziel, sondern bestimmt auch, wie wir selbst als Verwaltung handeln. Das Ministerium als Organisation muss sich an diesem Leitbild

ausrichten und messen lassen. Daher legen wir offen, wie wir nachhaltig haushalten, natürliche Ressourcen schonen und Verantwortung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zeigen.

INDIKATOREN

Nachhaltig Haushalten

BUDGET DES MINISTERIUMS

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sieht sich gerade durch die Haushaltsgrundsätze, wie zum Beispiel den Grundsatz der Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (§§ 6 und 7 LHO) dazu verpflichtet, die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nachhaltig im Rahmen der Haushaltsaufstellung zu veranschlagen und im Haushaltsvollzug entsprechend zu bewirtschaften.

AUSGABEN FÜR DIE BESCHAFFUNG

Wir sehen in einer verantwortlichen, sozial-fairen und ökologisch nachhaltigen öffentlichen Beschaffung einen wichtigen Beitrag zu sozialer Gerechtigkeit und für den Schutz der Umwelt und des Klimas.

ENERGIEVERBRAUCH

Das Energieteam des Ministeriums hat die Aufgabe, durch geeignete Maßnahmen den Energieverbrauch zu vermindern. Die Energiebilanz soll stetig verbessert werden. (Die Angaben beziehen sich auf den absoluten Stromverbrauch pro Jahr)

PAPIERVERBRAUCH

Papiervorräte werden über das Logistikzentrum Baden-Württemberg (LZBW) beschafft. Es handelt sich um ein 100-prozentiges Recyclingpapier nach DIN ISO 2470, welches mit dem blauen Umweltengel ausgezeichnet ist und mit der EU-Blume zertifiziert wurde.

EMISSIONEN DER GEBÄUDE

Der jährliche Heizenergieverbrauchs (nicht witterungsbereinigt) soll um 10 % (von 95,6 kWh/m² auf 86,0 kWh/m²) verringert werden. Das entspricht einer Minderung von rd. 12,67 t CO₂.

BESCHÄFTIGTE

Im Zuge der Neuabgrenzung der Geschäftsbereiche der Ministerien wurde das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Jahre 2011 neu geschaffen. Im Basisjahr 2012 waren noch nicht alle verfügbaren Stellen besetzt.

ANTEIL DER FRAUEN

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ermöglicht Frauen und Männern gleiche berufliche Chancen. Insbesondere die Zahl von Frauen in Führungsfunktionen soll schrittweise deutlich erhöht werden. Im Basisjahr waren 10 Frauen in einer Führungsposition, im Berichtsjahr 11 Frauen (jeweils rund 5 % der Beschäftigten insgesamt).

TEILZEIT

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ermöglicht unter Berücksichtigung der dienstlichen Belange ein auf die individuellen Bedürfnisse angepasstes Teilzeitmodell. Flexible Teilzeitmodelle tragen maßgeblich dazu bei, Beruf und Familie besser vereinbaren zu können. Der Anteil der Beschäftigten, die vom Angebot einer Teilzeitbeschäftigung Gebrauch machten (Teilzeitquote) hat sich auf 11 Prozent erhöht.

TELEARBEIT

Die Zahl der Telearbeiterinnen und Telearbeiter im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ist von 14 im Jahre 2012 auf 21 im Jahr 2013 angestiegen. Das entspricht 8,4 Prozent der Beschäftigten.

	2013	2012
Budget des Ministeriums	1876,20 Mio. Euro	1673,76 Mio. Euro
Ausgaben für die Beschaffung	87.420 Euro	90.307 Euro
Energieverbrauch	449.000 kWh/a	507.700 kWh/a
Papierverbrauch	8.975 kg	12.500 kg
Emissionen der Gebäude	95,6 kWh/m ²	konnte nicht ermittelt werden
Beschäftigte	249 Personen	225 Personen
Anteil der Frauen	46 %	43 %
Teilzeit	11 %	9 %
Telearbeit	21 %	14 %

Nachhaltige Politik des Ministeriums

- ▮ Mobilitätskonzepte
- ▮ Raumentwicklung
- ▮ Lebensgrundlagen, Natur und Kulturlandschaften

ZIELEPROZESS

Mit Unterstützung des Beirats für nachhaltige Entwicklung hat die Landesregierung im Rahmen eines Zieleprozesses eine Zielehierarchie erarbeitet:

- die Landesregierung hat Herausforderungen benannt, denen sich Baden-Württemberg stellen muss auf dem Weg hin zu einer nachhaltigeren Entwicklung
- es wurden übergeordnete politische Leitsätze erarbeitet
- jedes Ressort hat konkrete, messbare Ziele zur Realisierung der Leitsätze, die für seinen Politikbereich relevant sind, benannt
- jedes Ressort hat zu seinen Zielen Maßnahmen entwickelt, wie diese Ziele nachprüfbar erreicht werden können.

Nähere Informationen zu diesem Zieleprozess finden sich im Anhang in Kapitel 6.

Die Landesregierung hat sich vorgenommen, Baden-Württemberg zur Pionierregion für nachhaltige Mobilität zu machen. Nachhaltige Mobilität verfolgt einen konzeptionellen, ganzheitlichen Ansatz, der sich an den Anforderungen einer ökonomischen, ökologischen und sozialen Mobilitätspolitik orientiert. Der Straßenverkehr verursacht in Baden-Württemberg rund 31 Prozent der gesamten energieverbrauchsbedingten CO₂-Emissionen. Deshalb ist eine klimafreundliche, nachhaltige Mobilität eine große Herausforderung.



2.1 Mobilitätskonzepte

Leitsatz Nachhaltig handeln in Baden-Württemberg heißt, innovative, umweltgerechte und soziale Mobilitätskonzepte zu fördern und umzusetzen





Wir wollen Verkehr mit Verbrennungsmotoren vermeiden, Verkehr auf klimaverträgliche Verkehrsträger verlagern, Verkehrsströme intelligent vernetzen und Verkehr funktional, effizient und ökologisch gestalten.

Das Automobil wird noch lange eine bedeutende Rolle in unserer Mobilität spielen. Wir setzen daher auf Effizienzsteigerung beim Fahrzeugantrieb und bei der Fahrzeugnutzung. Alternativer Antriebe müssen gefördert, herkömmlicher Antriebssysteme technologisch weiter verbessert werden und der Einsatz erneuerbarer Energien ausgeweitet werden. Das sind wichtige Beiträge zu einer nachhaltigeren Mobilität.

Auch bei der Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln wird die Elektromobilität eine wachsende Rolle spielen. Mit innovativen Projekten wie beispielsweise dem Projekt „E-2-Rad-Mobilität an Bahnhaltunkten“ schaffen wir intermodale Verkehrsangebote und somit echte Alternativen zur (Nur-)Autofahrt. Der Umweltverbund soll gestärkt, der öffentliche Personennahverkehr und das Fahrrad attraktiver werden. Nur wenn wir die Bedingungen für den nicht-motorisierten Verkehr deutlich verbessern, motivieren wir Menschen, Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder im ÖPNV zurückzulegen.



ziel 1

Die CO₂-Emissionen des Verkehrs verringern

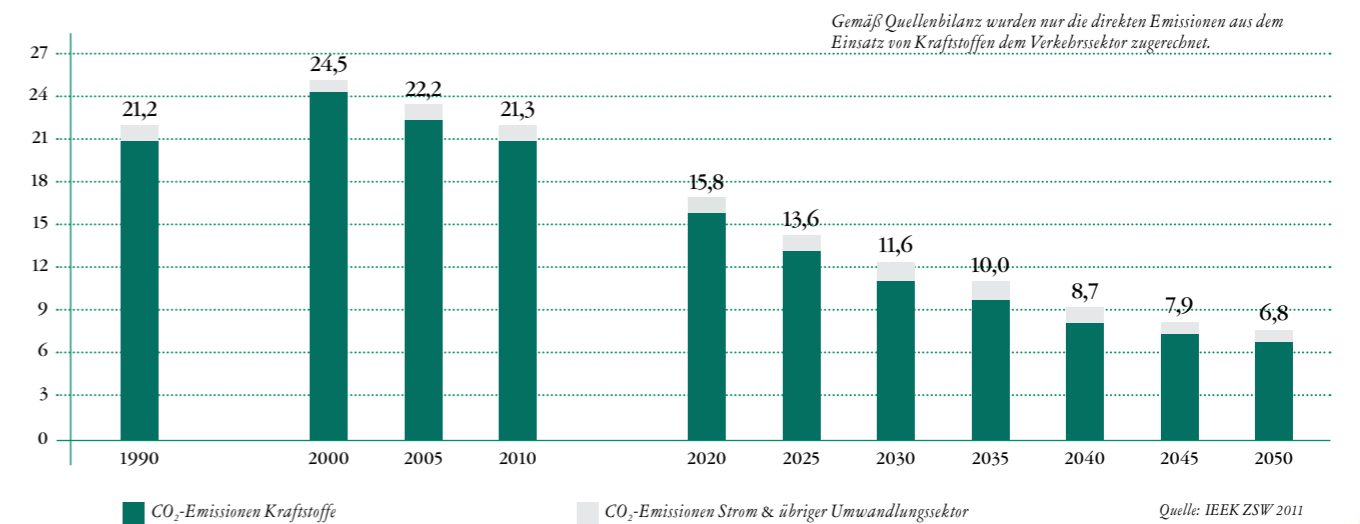
Die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis zum Jahre 2020 um 20 % verringern (bezogen auf die Emissionen des Jahres 1990)

In Baden-Württemberg ist der Verkehrsbereich der größte Einzelverursacher von Treibhausgasen. Rund 31 Prozent der gesamten energieverbrauchsbedingten CO₂-Emissionen in Baden-Württemberg werden durch den Straßenverkehr verursacht. Deshalb sind in diesem Bereich wirksame Schritte dringend notwendig, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Wenn wir beim Klimaschutz und der Energiewende vorankommen wollen, brauchen wir eine Verkehrswende. Die Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2020 um 20 Prozent (bezogen auf das Vergleichsjahr 1990) zu senken. Für das Jahr 2030 strebt die Landesregierung an, die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2030 um insgesamt 40% zu senken. Dafür sind effiziente und kraftstoffsparende Autos, moderne Antriebstechnologien, die stärkere Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie mehr Unterstützung für den Fuß- und Fahrradverkehr notwendig. Das strategische Ziel 1 ist das Oberziel, welches u.a. durch die Umsetzung der Maßnahmen zu den strategischen Zielen 2 – 4 erreicht werden soll.

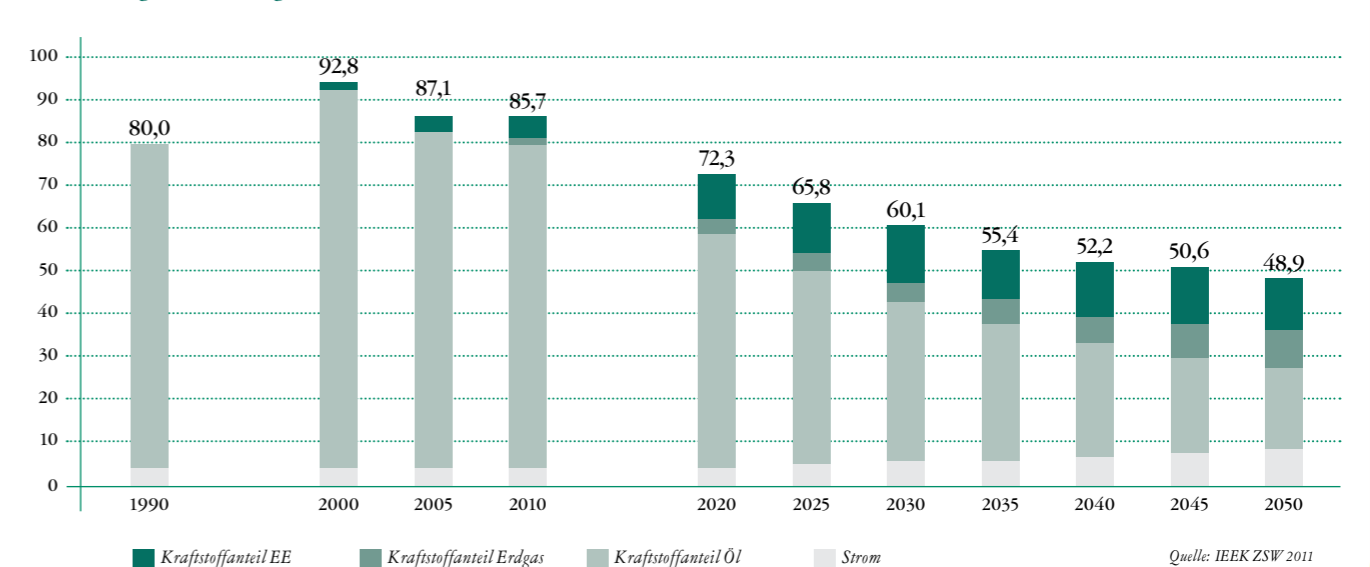
MASSNAHME
Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept Baden-Württemberg

Ein wesentlicher Teil der Handlungsempfehlungen im Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept des Landes betrifft den Bereich der Mobilität. Insgesamt 23 Maßnahmen im Bereich Mobilität sollen helfen, den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor zu senken. Den überwiegenden Teil dieser Maßnahmen hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bereits auf den Weg gebracht. Im Rahmen eines breit angelegten Monitoringprozesses gem. § 9 des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg sollen die Ziele sowie die Umsetzung von Strategien und Maßnahmen regelmäßig auf Basis quantitativer und qualitativer Erhebungen überprüft werden. Das Monitoring sieht eine jährliche Kurzberichterstattung vor, beginnend ab dem Jahr 2014, sowie eine zusammenfassende Berichterstattung alle drei Jahre, beginnend ab dem Jahr 2016. In der Berichterstattung sind die Wirkungsbeiträge und Wechselwirkungen durch Klimaschutzmaßnahmen des Bundes und der Europäischen Union zu berücksichtigen sowie wichtige Aspekte einer verursacherbezogenen Betrachtung einzubeziehen.

Entwicklung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor, in Mio. t CO₂/a



Entwicklung des Endenergiebedarfs im Verkehrssektor, in TWh/a



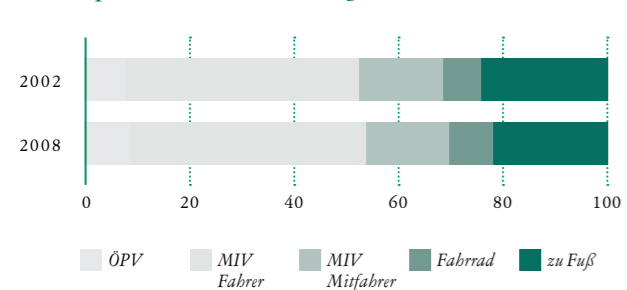
ziel 2

Den Rad- und den Fußverkehrsanteil bis 2020 steigern

Die Landesregierung will bis zum Jahre 2020 den Anteil des Radverkehrs auf 16 Prozent verdoppeln und den Fußgängerverkehr auf 25 Prozent steigern (im Vergleich zum Jahr 2008 und gemessen an der Zahl der Wege; Hauptverkehrsmittel nach „Mobilität in Deutschland“). Für das Jahr 2030 strebt die Landesregierung an, den Radverkehr auf 20% und den Fußverkehr auf 30% zu erhöhen.

Die Radverkehrsförderung kann einen wichtigen Beitrag zu zukunftsgerechter Mobilität leisten und Verkehrsprobleme lösen. Den Radverkehrsanteil zu steigern, bedeutet Verkehr auf diesen sehr umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsträger zu verlagern. Das führt zu weniger Lärm- und Feinstaubbelastung und schafft gleichzeitig mehr Platz im öffentlichen Raum. Dadurch wird nicht nur der Klimaschutz verbessert, sondern auch die Aufenthaltsqualität in den Städten und Gemeinden gesteigert. Die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sind dabei im Vergleich zur Förderung anderer Verkehrsträger meist kostengünstiger zu realisieren. Aus diesem Grund investiert das Land verstärkt in Radverkehrsförderung und verfolgt das Ziel, den Radverkehrsanteil im Land bis zum Jahr 2020 auf 16 Prozent zu verdoppeln.

Modalsplit Baden-Württemberg



MASSNAHME
Eine bessere Infrastruktur für Radverkehr aufbauen

Wenn wir den Radverkehrsanteil in einem Flächenland wie Baden-Württemberg verdoppeln wollen, dann muss die Landesregierung in allen Bereichen der Radverkehrsförderung systematisch vorgehen und gemeinsam mit zahlreichen Akteuren partnerschaftlich zusammenarbeiten. Der Kern der Radverkehrsförderung besteht darin, die Kommunen zu aktivieren, zu unterstützen und zu vernetzen. Aus diesem Grund fördert das Land sowohl Infrastrukturmaßnahmen als auch das kommunale Netzwerk „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.“ (AGFK-BW). Vorbildliche Kommunen werden mit der Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ in Baden-Württemberg öffentlichkeitswirksam prämiert.

Als konzeptionelle Grundlage für die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2025 wird aktuell eine Radverkehrsstrategie Baden Württemberg (RadSTRATEGIE) mit konkreten Zielen, Maßnahmen und Zuständigkeiten erarbeitet. Nicht nur Fachleute wirken mit. Die RadSTRATEGIE wird in einem bundesweit einmaligen Bürgerbeteiligungsverfahren erarbeitet. Mehr als 2.000 Baden-Württembergern und Baden-Württembergern wurden nach ihren Wünschen und Vorstellungen zur Radverkehrsförderung befragt. Ergänzt wurde die Befragung durch eine Reihe von Bürger-Workshops. Die Ergebnisse sind zentrale Grundlage für die Aufstellung der RadSTRATEGIE.

Bei der Ausstattung der Landes- und Bundesstraßen mit Radwegen nimmt Baden-Württemberg im Vergleich mit anderen Bundesländern einen hinteren Platz ein und hat auch im kommunalen Bereich Nachholbedarf. Um diesen großen Nachholbedarf möglichst schnell und zielgerichtet aufholen zu können und Qualitätsstandards zu verankern, wird gegenwärtig mit dem RadNETZ ein

flächendeckendes, durchgängiges und einheitlich beschildertes Netz alltagstauglicher Radwege geschaffen. Gemeinsam mit touristischen Routen wird das RadNETZ voraussichtlich ca. 8.000 km lang sein. Ergänzt wird es durch die Radverkehrsnetze der Landkreise und Kommunen. Mit dem RadNETZ sollen nicht nur einzelne Lücken geschlossen und Mängel beseitigt werden, sondern auch ein wichtiger Impuls für eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur bspw. im ländlichen Raum gesetzt werden.

Für den Bau und Ausbau der Radinfrastruktur stellt das Land seit 2012 erstmals explizit Haushaltsmittel zu Verfügung. Damit konnte ein eigenes Förderprogramm für die Anlage kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur aufgestellt werden, das jährlich fortgeschrieben wird und mit 15 Mio. Euro ausgestattet ist. Als Fördergrundlage wurde eine neue Richtlinie verabschiedet. Für den Bau von Radwegen an Landesstraßen stehen zudem jährlich 5 Mio. Euro unabhängig von Straßenbaumaßnahmen zur Verfügung. Für die Jahre 2015/2016 werden zusätzlich 15 Mio. für ein Lückenschluss-Programm bereitgestellt.

MASSNAHME
Das Image des Fahrrads verbessern

Zusätzlich zu den Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur fördert das Land Baden-Württemberg eine positive und emotionale Kommunikation für das Radfahren. Die Initiative RadKULTUR wurde im Jahre 2012 gestartet. Sie soll mehr Menschen in Baden-Württemberg für die positiven, schönen und gesunden Seiten des Radfahrens begeistern und die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf den Radverkehr lenken. Hierdurch soll das Mobilitätsverhalten im Land dauerhaft verändert und der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden. Dazu entwerfen und setzen Land und die jährlich neu hinzukommenden RadKULTUR-Kommunen ein vielfältiges Programm mit unkonventionellen Mitmachaktionen um.

Den Radverkehrsanteils bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2008 auf 16 % verdoppeln und den Fußverkehrsanteils auf 25 % steigern (gemessen an der Zahl der Wege, die nach der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ mit dem Hauptverkehrsmittel zurückgelegt werden).

Im Jahr 2017 wird das Land Baden-Württemberg das 200-jährige Jubiläum zur Erfindung des Fahrrades gemeinsam mit zahlreichen Partnern im ganzen Land gebührend feiern. Die Anziehungs- und Strahlkraft der Feierlichkeiten soll weit über die Landesgrenzen hinaus wirken. Weil sie vielfältige Anknüpfungspunkte zum Radverkehr haben, werden auch Kommunen, Wirtschaft, Kultur, Tourismus und Wissenschaft eng in die Planung und Umsetzung eingebunden werden.



ziel 3

Die Personenkilometer des ÖPNV bis 2020 um 50 % gegenüber dem Jahr 2004 erhöhen

Die Personenkilometer des ÖPNV-Verkehrs bis 2020 um 50 % gegenüber dem Jahr 2004 erhöhen.

Die Landesregierung möchte als wichtigen Teil einer Politik für nachhaltige Mobilität den Öffentlichen Verkehr (ÖV) im Allgemeinen und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Besonderen weiter stärken und ausbauen. Bis zum Jahr 2020 soll die Zahl der Personenkilometer im ÖPNV-Verkehr im Vergleich zum Jahr 2004 um 50 Prozent steigen. Leitbild ist eine Verdoppelung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2030.

MASSNAHME
Das Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr schrittweise umsetzen

Um die Verkehrsleistung im SPNV erhöhen zu können, müssen die Finanzmittel möglichst wirtschaftlich und wirkungsvoll eingesetzt werden. Derzeit (im Jahre 2014) werden die für den SPNV zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel zu 98 Prozent für die Bestellung von Zugfahrten verwendet. Dies ist bundesweit ein einmalig hoher Wert, der in den meisten anderen Bundesländern zwischen 60 und 80 Prozent liegt. Somit besteht derzeit kein Gestaltungsspielraum für zusätzliche Angebote oder Maßnahmen zur Qualitätssteigerung. Deshalb muss mit den anstehenden Neuvergaben der Verkehrsleistungen ein effizienterer Mitteleinsatz erreicht werden, um zusätzliche Angebote und eine bessere Qualität finanzieren zu können. Dafür setzt das Zielkonzept 2025 die Leitplanken:

- **Mobilitätsgarantie:** Mit dem landesweiten Stundentakt von 5 bis 24 Uhr als Mindeststandard auf allen Strecken wird der SPNV in allen Regionen des Landes als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr verankert.
- **Ergänzungen des Grundangebots (z.B. Halbstundentakt)** werden zukünftig landeseinheitlich nach klaren, an der Nachfrage und am Potenzial orientierten Kriterien festgelegt.

- Das Angebot wird durch ein systematisches stündliches Expresszugnetz zwischen den Oberzentren in den Verdichtungsräumen und den ländlichen Räumen vervollständigt.

Damit verfolgt das Zielkonzept 2025 eine Doppelstrategie: Einerseits soll im ländlichen Raum ein Grundangebot garantiert werden. Andererseits sollen über das Grundangebot hinaus durch planvolle Ressourcensteuerung und entsprechend der Nachfragepotentiale Verkehrswirkungen erzielt werden. Angebote, die über dem definierten Standard liegen, bedürfen einer kommunalen Mitfinanzierung. Die neue Angebotsplanung nach dem Zielkonzept 2025 soll ab Ende des Jahres 2016 mit dem Auslaufen der heutigen Verkehrsverträge schrittweise umgesetzt werden, um bis zum Jahr 2030 das strategische Ziel einer Verdoppelung der Nachfrage bis 2030 erreichen zu können. Wie der SPNV künftig finanziert werden kann, ist leider noch nicht gesichert. Denn die Bundesregierung ist bisher nicht bereit, den Ländern die sog. Regionalisierungsmittel in angemessener Höhe bereitzustellen. Deshalb kann das Zielkonzept 2025 nur dann umgesetzt werden, wenn bei den anstehenden Ausschreibungen von Schienenverkehrsleistungen der Wettbewerb die erhofften Vorteile bringt. Zudem muss in den Verkehrsverbänden eine leistungsgerechte Einnahmeverteilung erreicht werden.

Auf Grundlage des Zielkonzepts 2025 werden aktuell die Angebote für jede einzelne Strecke ausgearbeitet. Parallel dazu läuft ein Beteiligungsprozess, bei dem in Regionalkonferenzen die künftigen Angebote in den Regionen vorgestellt werden und die betroffenen Landkreise, Verbände und Ortschaften hierzu Stellung nehmen können. Ziel ist es, die örtlichen ÖPNV-Angebote optimal auf das SPNV-Angebot des Landes ausrichten zu können.

MASSNAHME
Umsetzung eines landesweiten ÖPNV-Grundnetzes durch Regiobuslinien

Ziel des Landes ist es, ein hochwertig bedientes Grundnetz des vertakteten Verkehrs umzusetzen, das alle Ober-, Mittel- und Unterebenen des Landes erreicht. Die nicht an einer Schienenstrecke liegenden Mittel- und Unterebenen sollen über ein Netz von Regiobuslinien mit den gleichen Vertaktungsgrundsätzen wie der Schienenverkehr und ähnlichen Qualitätsmerkmalen angeschlossen werden. Das Land wird hierzu ab dem Jahr 2015 ein Förderprogramm einrichten.

MASSNAHME
Die Infrastruktur für den Öffentlichen Verkehr ausbauen

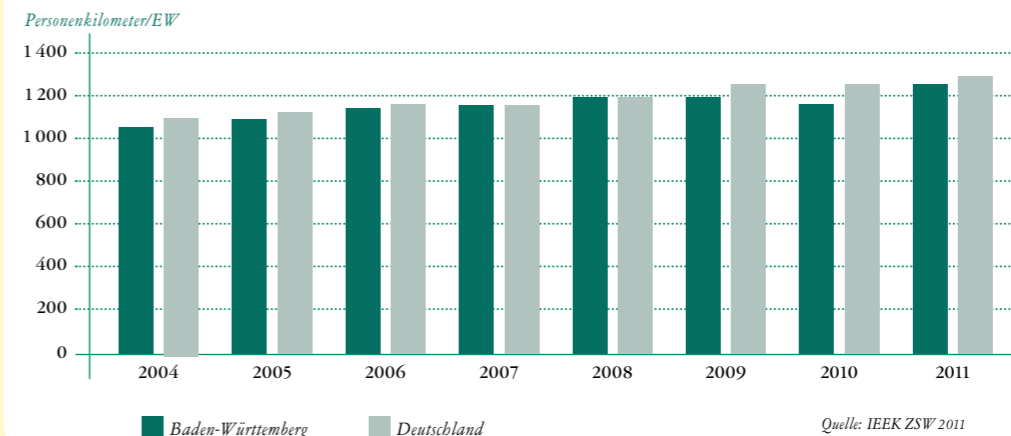
Investitionen in landesweit und regional bedeutsame Infrastrukturvorhaben sind die Grundvoraussetzung, um deutlich mehr Fahrgäste im ÖV befördern zu können. Dazu zählen neben Stuttgart 21 und

der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wichtige S-Bahn-/Regionalstadtbahn-Vorhaben in den Verdichtungsräumen (z.B. S-Bahn Rhein-Neckar, Breisgau S-Bahn) und Stadtbahnvorhaben in den Agglomerationskernen. Mit einer Novellierung des LGVFG sollen sowohl der ÖPNV als auch die Verkehrssteuerung modernisiert und digitalisiert werden.

MASSNAHME
Die ÖPNV-Strukturen modernisieren

Die ÖPNV-Finanzierung im Land soll zukünftig auf eine demografiefeste Grundlage gestellt werden. Außerdem sollen von der Art der Finanzierung stärkere Anreize für eine angebotsorientierte Weiterentwicklung des ÖPNV ausgehen. Erfolgsfaktoren wie Angebotsausweitung und -verbesserung und der Zugewinn von Fahrgästen sollen eine größere Rolle bei der Zuteilung der Fördermittel spielen als bisher. Die neue ÖPNV-Finanzierung soll insbesondere Anreize für die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen geben, ein koordiniertes ÖPNV-Angebot anzustreben.

Beförderungsleistung im ÖPNV in Baden-Württemberg und in Deutschland



ziel 4

Konzepte und Technologien zur nachhaltigen Mobilität entwickeln und fördern

Konzepte und Technologien zur nachhaltigen Mobilität entwickeln und fördern: den Anteil von Kraftfahrzeugen mit elektrischen Antrieben (Batterie-elektrisch und Plug-In-Hybrid)⁵ bis zum Jahre 2020 auf 200.000 Fahrzeuge erhöhen.

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, den Anteil der Kraftfahrzeuge mit elektrischen Antrieben (Batterie und Plug-In-Hybrid) bis zum Jahr 2020 auf 200.000 Fahrzeuge im Land zu erhöhen.

Die Förderung der Elektromobilität ist mehr als eine technische Umstellung des Antriebstrangs von Kraftfahrzeugen. Sie dient sowohl dazu, Treibhausgase und lokale Luftschadstoff- und Lärmemissionen zu verringern, als auch die Wettbewerbsfähigkeit des Automobilstandortes Baden-Württemberg zu sichern und zu stärken. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, mit Förderprogrammen, Gesetzesinitiativen und Pilotprojekten dazu beizutragen, dass bis zum Jahr 2020 in Deutschland 1 Mio. Elektrofahrzeuge mit elektrischen Antrieben (batterieelektrisch und Plug-In-Hybrid) zugelassen sind. Umgerechnet auf Baden-Württemberg entspricht das rund 100.000 Elektro-/Hybridfahrzeugen. Die Landesregierung möchte das Bundesziel übertreffen und bis zum Jahr 2020 200.000 elektrisch angetriebene Fahrzeuge in Baden-Württemberg vorweisen können.

MASSNAHME

Elektromobilität fördern

LivingLab BWc mobil

Schaufenster Elektromobilität in Baden-Württemberg

Im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität werden von der Bundes- und Landesregierung rund 40 Projekte in Baden-Württemberg gefördert. Die Bundesregierung fördert die Schaufensterregion mit rund 45 Mio. Euro. Das Land Baden-Württemberg und die Region Stuttgart unterstützen den Projektverbund mit weiteren 15 Mio. Euro. Bis zum Jahr 2016 sollen in der Region Stuttgart und der Stadt Karlsruhe mehr als 2.000 Elektrofahrzeuge auf die Straße gebracht und über 1.000 Ladepunkte installiert werden.

Landesinitiative Elektromobilität II

Mit den Maßnahmen der Landesinitiative Elektromobilität II verstetigt die Landesregierung ihr Engagement im Bereich der Elektromobilität und zeigt klar auf, dass Elektromobilität einen wesentlichen Bestandteil der Landesstrategie darstellt. Der Aufbau einer flächendeckenden öffentlichen Ladeinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung, um den Anteil von Kraftfahrzeugen mit elektrischen Antrieben an der Gesamtfahrzeugflotte deutlich zu erhöhen. Für den Aufbau von Ladesäulen stehen in den Jahren 2012 bis 2015 insgesamt 3,75 Mio. Euro zur Verfügung. Bereits im Laufe des Jahres 2014 wird der Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Stuttgart und Region mit insgesamt 510 Ladepunkten an ca. 255 Ladesäulen erfolgreich abgeschlossen. Die Region Stuttgart verfügt heute über die höchste Dichte von öffentlichen Ladesäulen in der Bundesrepublik und ermöglicht damit den Betrieb des bundesweit ersten und größten rein elektrischen flexiblen Car-Sharing-Systems (E-Car2Go).

Elektro- und Hybrid-Busse im ÖPNV können Elektromobilität ebenfalls mit einem hohen Aufmerksamkeitsgrad „erfahrbar“ machen. Für sie wurden daher ebenfalls Fördermöglichkeiten eröffnet. Für die Förderung von Hybrid-Bussen sind Mittel in Höhe von ca. 2,5 Mio. Euro in den Jahren 2012 bis 2015 bereitgestellt. Im Jahr 2014 wurde die Förderung auch auf Elektro- und Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge im Taxibetrieb ausgeweitet.

Pedelec(leih)systeme können als Zugangsverkehrsmittel eine attraktive und flexible Möglichkeit darstellen, die Reisezeit von "Tür-zu-Tür" im Umweltverbund zu optimieren. Die Erfahrungen damit sollen an S-Bahn-Haltestellen und auch z.B. bei großen Firmen gesammelt werden. Bis September 2014 wurden zwei Pedelec-Verleihstationen in Bietigheim-Bissingen und Schwieberdingen eröffnet. Dort werden Pedelecs in einem gesicherten

Umfeld mit Lademöglichkeit zur Verfügung gestellt. Außerdem stehen dort Abstellflächen für Privaträder bereit. Die Stromversorgung der Pedelecs erfolgt über ein Photovoltaikdach des Gebäudes.

Bundratsinitiative und Elektromobilitätsgesetz

Um Elektrofahrzeugen Vorteile verschaffen zu können, bedarf es einer eindeutigen Kennzeichnung umweltfreundlicher Fahrzeuge. Die Landesregierung hat sich im November 2013 in einer erfolgreichen Bundratsinitiative bei der Bundesregierung dafür eingesetzt, zeitnah ein Konzept für eine eindeutige Kennzeichnung von Fahrzeugen mit besonders geringem CO₂- und Schadstoffausstoß mittels Plaketten vorzulegen. Damit würde eine Privilegierung von Elektrofahrzeugen erreicht. In das derzeit (November 2014) laufende Gesetzgebungsverfahren des Bundes für ein Elektromobilitätsgesetz wird sich die Landesregierung konstruktiv einbringen.

MASSNAHME

Als Landesregierung Vorbild sein

Die Landesministerien und -behörden haben eine wichtige Vorbildfunktion, nachhaltige Mobilität sichtbar zu machen.

Grenzwerte für die PKW-Flotte der Landesinstitutionen

Gemäß der Verwaltungsvorschrift des Finanz- und Wirtschaftsministeriums für den Kraftfahrzeugbetrieb des Landes (VwV Kfz) sind Dienstkraftfahrzeuge zur Personenbeförderung - gegebenenfalls stufenweise - so zu beschaffen, dass eine kombinierte Emissions-Obergrenze von 130 g CO₂/km im Flottenmix angestrebt wird. Diese Obergrenze soll in Zukunft weiter gesenkt werden.

Im Rahmen der Beschaffungsinitiative wurden Mittel in Höhe von 6,8 Mio. Euro für die schrittweise Elektrifizierung von Teilen der

Landesflotte in den Jahren 2012 bis 2015 zur Verfügung gestellt. Im Zeitraum Juli 2012 bis zum September 2014 bewilligte das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die anteilige Förderung der Beschaffung von insgesamt 23 Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb sowie 80 Pedelecs für den Landesfuhrpark. Die Landesregierung hat darüber hinaus im Februar 2014 beschlossen, bis Ende 2015 ein Zehntel der Ministerienfuhrparks und der nachgeordneten Behörden mit Elektrofahrzeugen zu betreiben.

Mobilitätsmanagement

Gemeinsam mit der Landeshauptstadt Stuttgart führt die Landesregierung ein flexibles Mitfahrportal für Beschäftigte der Landesministerien und städtischen Behörden ein. Ziel ist es, durch die Bildung von Fahrgemeinschaften die teils überfüllten Straßen in und um Stuttgart zu entlasten und die Lärm- und Luftschadstoffbelastung zu senken. Zudem soll die Einführung des Fahrgemeinschaftsportals den Vorbildcharakter des Landes hervorheben und andere Unternehmen motivieren, ein solches Portal in ihrem Unternehmen einzuführen und ebenfalls einen aktiven Beitrag für mehr Nachhaltigkeit und Klimaschutz zu leisten.

ziel 5

Erhalt vor Aus- und Neubau bei der Straßenverkehrsinfrastruktur



Die Landesregierung hat dem Erhalt der vorhandenen Straßeninfrastruktur Vorrang vor Neu- und Ausbaumaßnahmen eingeräumt. In diesem Zusammenhang soll der Anteil der Straßenlänge bzw. der Fläche der Ingenieurbauwerke in den beiden schlechtesten Zustandsklassen bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2009 für Bundesautobahnen, für das Jahr 2011 für Bundesstraßen und für das Jahr 2012 für Landesstraßen um 20 Prozent reduziert werden.

Baden-Württemberg ist als Wirtschaftsstandort und Transitland auf eine gut ausgebaute und intakte Straßeninfrastruktur angewiesen. Vor diesem Hintergrund ist neben dem punktuellen Ausbau insbesondere die kontinuierliche Erhaltung des vorhandenen Straßennetzes von herausragender Bedeutung. Wie die Ergebnisse der aktuell durchgeführten Zustandserfassungen und -bewertungen an den Autobahnen sowie den Bundes- und Landesstraßen zeigen, haben die Anstrengungen der vergangenen Jahre nicht ausgereicht,

den durchschnittlichen Zustand des Bestandsnetzes mit rund 1 050 km Autobahn, rund 4 370 km Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und der rund 9 450 km Landesstraßen in der Baulast des Landes sowie der in diesem Netz befindlichen rund 9 900 Brücken beizubehalten.

Diese kritische Entwicklung hat mehrere Ursachen: Das Durchschnittsalter der Infrastrukturanlagen steigt. Die meteorologischen Randbedingungen haben sich verschlechtert. Winter mit häufigem Wechsel zwischen Frost- und Tauperioden greifen die Bausubstanz stärker an. Und die technologische Qualität der in der Vergangenheit eingesetzten Baustoffe lässt zu wünschen übrig. Vor allem aber wurden in den vergangenen Jahren keine ausreichenden Finanzmittel zur Verfügung gestellt, um alle notwendigen Erhaltungsmaßnahmen auch durchführen zu können. Verstärkt wurde diese problematische Entwicklung durch die zunehmende Belastung der Straßen und Brücken aufgrund des signifikant gestiegenen Anteils von Schwerverkehren. Insbesondere bei den Brücken führt dies dazu, dass viele Bauwerke Tragfähigkeitsdefizite aufweisen und baulich auf die künftigen Nutzungsanforderungen hin ertüchtigt werden müssen.

Vor diesem Hintergrund hat sich das Land Baden-Württemberg zum Ziel gesetzt, eine sicht- und spürbare Verbesserung des Straßenzustandes zu erreichen. Hierzu hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur das folgende 4-Säulen-Modell definiert:

MASSNAHME

Erhaltungsmittel verstärken und verstetigen

Der jährliche Bedarf für die Erhaltungsaufwendungen an den Fahrbahnen und Ingenieurbauwerken (Brücken, Tunnel, Schilderbrücken, Stützwände und Lärmschutzwände) der Bundesautobahnen beläuft sich auf rund 140 Mio. Euro. Für die Erhaltungsaufwen-

dungen an den Fahrbahnen und Bauwerken der Bundesstraßen werden rund 110 Mio. Euro benötigt. Für die bauliche Ertüchtigung von Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen besteht ein zusätzlicher Bedarf von rund 100 Mio. Euro pro Jahr. Für das Landesstraßennetz hat eine gutachterliche Abschätzung einen jährlichen Bedarf von rund 80 Mio. Euro ermittelt, um dessen Zustand zu erhalten. Um eine Verbesserung zu erreichen, sind hier jährlich mindestens 100 Mio. Euro notwendig. Der zusätzliche Bedarf für die Sanierung und Ertüchtigung von Brücken und Ingenieurbauwerken an Landesstraßen liegt bei rund 40 Mio. Euro pro Jahr.

Mit Blick auf die mittelfristige Finanzplanung zeichnet sich bei den Bundesfernstraßen erfreulicherweise eine bedarfsgerechte Finanzausstattung ab dem Jahr 2015 ab. Auch im Landesstraßenbereich konnten die Haushaltsansätze entsprechend verstärkt werden. Das Niveau der Erhaltungsausgaben wurde deutlich angehoben. Für die Zukunft gilt es, dieses Finanzierungsniveau dauerhaft zu sichern, da nur so eine sachgerechte Erhaltung des Straßeninfrastrukturnetzes möglich ist.

MASSNAHME

Knappe Haushaltsmittel nachhaltig einsetzen

Um die Haushaltsmittel möglichst wirkungsvoll einzusetzen, beschreitet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bei der Verteilung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel neue Wege. Entgegen der früheren Praxis, die einen Regionalproporz für die vier Regierungspräsidien vorsah, werden die Haushaltsmittel jetzt nach einheitlichen und nachvollziehbaren Kriterien vergeben. Maßgebliches Kriterium ist der bei der aktuellen Zustandserfassung und -bewertung ermittelte Straßenzustand. Weitere Kriterien sind die Verkehrsbelastung und die Verkehrsfläche. Auch bei den Brücken orientiert sich die Zuteilung der Erhaltungsmittel nun überwiegend am Zustand des Bauwerks. Mit dieser Vorgehensweise

wird im Erhaltungsmanagement ein Höchstmaß an Transparenz erreicht, insbesondere auch gegenüber der Politik und den VerkehrsteilnehmerInnen.

MASSNAHME

Neuartige, kostengünstige und umweltfreundliche Bauverfahren erproben

Die Straßenbauverwaltung des Landes hat seit dem Jahr 2012 mehrere Pilotprojekte zur Erprobung neuartiger Bauverfahren im Erhaltungsbereich durchgeführt. Vor dem Hintergrund der positiven Erfahrungen werden diese Verfahren an Landesstraßen mittlerweile standardmäßig angewandt, wo ihr Einsatz sinnvoll und wirtschaftlich ist.

MASSNAHME

Überzogene Standards absenken

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat Möglichkeiten erarbeitet, wie durch die Absenkung überzogen hoher technischer Standards die Kosten von Erhaltungsmaßnahmen gesenkt werden können, ohne hierbei die Qualität der Straßeninfrastruktur zu beeinträchtigen. Ein Beispiel hierfür ist der verstärkte Einsatz von Recyclingmaterialien.

Erhalt vor Aus- und Neubau bei der Straßenverkehrsinfrastruktur: Bis zum Jahre 2020 den Anteil der Straßenlänge- bzw. Ingenieurbauwerksfläche in den zwei schlechtesten Zustandsklassen bzw. -noten um 20 % reduzieren.

(für Bundesautobahnen bezogen auf das Referenzjahr 2009, für Bundesstraßen bezogen auf das Jahr 2011 und für Landesstraßen bezogen auf das Jahr 2013)

ziel 6

„Vision Zero“:

Die Verkehrssicherheit erhöhen

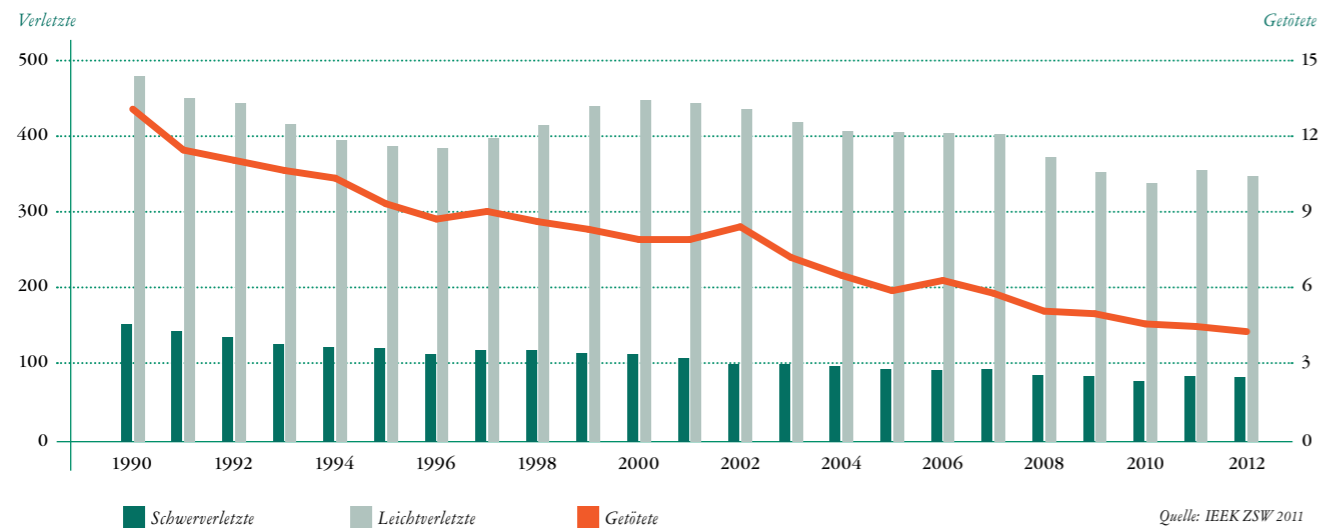
Das Leitbild „Vision Zero“ besagt, dass wir langfristig einen Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte erreichen wollen. Mittelfristiges Ziel ist es, die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Personen bis zum Jahr 2020 – gegenüber dem Bezugsjahr 2010 – um 40 Prozent zu senken.

MASSNAHME

Verkehrssicherheitskonzept umsetzen

Um dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen, wurde unter Federführung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur ein Verkehrssicherheitskonzept erstellt und erstmalig die Aktivitäten des Landes im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit systematisch und ressortübergreifend zu einer Gesamtstrategie zusammengefasst. Die 90 Einzelmaßnahmen umfassen technische und bauliche Maßnahmen, gesetzgeberische Maßnahmen, die Überwachung der Einhaltung straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen sowie Aktivitäten, die sich an spezielle Zielgruppen richten. Zu einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsarbeit gehören eine klug ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, die Fehler der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verzeiht, eine konsequente Verkehrsüberwachung und Angebote zur Unfallverhütung für jene Zielgruppen, die besonders häufig oder in besonders schwere Unfälle verwickelt sind.

Verunglückte im Straßenverkehr in Baden-Württemberg, je 100tsd. Einwohner



Die Verkehrssicherheit erhöhen („Vision-Zero“): Die Zahl der tödlich Verunglückten im Straßenverkehr in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2020 um 40 % gegenüber 2010 verringern.

MASSNAHME

Verkehrssicherheitscreening einführen

Erstmals hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur alle im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen verfügbaren Daten auf einer gemeinsamen Plattform zusammengefasst. Nach der Einführungsschulung der künftigen Anwenderinnen und Anwender ging das internetbasierte Verkehrssicherheitscreening mit Erlass vom 21. Mai 2014 landesweit an den Start.

Mithilfe des neuen Verfahrens können unfallauffällige Streckenabschnitte flächendeckend ermittelt werden. Erstmals werden alle für die Verkehrssicherheitsarbeit wichtigen Informationen (Unfalldaten, Verkehrsmengen und Fahrzeuggeschwindigkeiten, Straßengeometrie, Straßenzustand und Streckenfotos) einheitlich ausgewertet und in thematischen Karten dargestellt. Sogenannte Verkehrssicherheitssteckbriefe fassen die Einzelinformationen für einen Streckenabschnitt thematisch gegliedert zusammen.

Das Verkehrssicherheitscreening vereinfacht nicht nur die Vorbereitung von Ortsterminen für die Mitglieder der Unfallkommissionen. Es trägt auch zu einem gezielten Einsatz der begrenzten Haushaltsmittel für die Verkehrssicherheit bei.

MASSNAHME

Verkehrssicherheitskampagne durchführen

Für die Verkehrssicherheit ist nicht allein die Politik verantwortlich. Verkehrssicherheit beginnt in unseren Köpfen und liegt in der Verantwortung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Mit einer Kampagne⁷ wirbt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur auf Bannern an Autobahnbrücken und Schildern an Rastanlagen für eine Fahrkultur der Fairness und des Miteinanders. Im Rahmen der Kampagne sind weitere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit geplant.



⁷ Weitere Informationen hierzu finden Sie auch unter: <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaetverkehr/verkehrssicherheit/>

2.2 Raumentwicklung

Leitsatz Nachhaltig handeln in Baden-Württemberg heißt,
eine zukunftsgerechte Stadt- und Raumentwicklung umzusetzen.

ziel 7

Flächenverbrauch langfristig auf Netto-Null verringern

Als Land zum Ziel des Bundes beitragen, den Flächenverbrauch bis 2020 auf 30 ha/Tag im Bund zu begrenzen: Verringerung des Flächenverbrauchs in Baden-Württemberg auf rd. 3 ha/ Tag im Land (-55 % gegenüber 2012).



Mit klugen Konzepten soll die Inanspruchnahme von Flächen in Baden-Württemberg deutlich zurückgeführt und die fortschreitende Zersiedlung der Landschaft aufgefangen werden. Wir wollen attraktive, kompakte und nachhaltige Siedlungsstrukturen verwirklichen. Gerade in kompakten Siedlungsstrukturen können die Bewohnerinnen und Bewohner ohne eigenes Auto mobil sein. Multimodalität und innovative Konzepte des Individualverkehrs (wie z.B. CarSharing) entsprechen dem gesellschaftlichen Trend, der dazu führt, dass insbesondere bei jungen Menschen die Bedeutung eines eigenen Autos seit Jahren abnimmt. Zudem können diese Konzepte dazu beitragen, den motorisierten Verkehr und die Zahl der Stellplätze im öffentlichen Raum zu verringern. Die Aufenthaltsqualität in den Städten und Gemeinden steigt. Sie werden besser erlebbar. Multimodalität und eine bessere Telematik können die Mobilität steigern, ohne dass der Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastruktur verkehrsbedingt zunimmt.

Eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsplanung kann Wege vermeiden und verkürzen. Leitbild ist die „Stadt der kurzen Wege“ bzw. „Region der kurzen Wege“. Durch kürzere Wege werden nicht nur die Strecken reduziert, die mit dem Auto zurückgelegt werden. Zugleich werden auch die Verkehrsmittel des Umweltverbands attraktiver, insbesondere Rad- und Fußverkehr, so dass eine zusätzliche Verkehrsverlagerung möglich ist. Über die CO₂-Reduktion hinaus werden Luftreinhaltung, Lärmschutz, Verkehrssicherheit, Gesundheit verbessert sowie die Stadt- und Wohnqualität erhöht. Eine nachhaltige Stadt- und Raumentwicklung ist die Leitlinie für eine sozial, ökologisch und wirtschaftlich ausbalancierte Baukultur mit einer langfristigen Perspektive. Sie steht für integrierte Entwicklungsstrategien, die Nachhaltigkeit, Gestaltungsqualität und Ortsidentität miteinander verknüpfen und so die Lebensqualität in den Städten bewahrt und steigert.

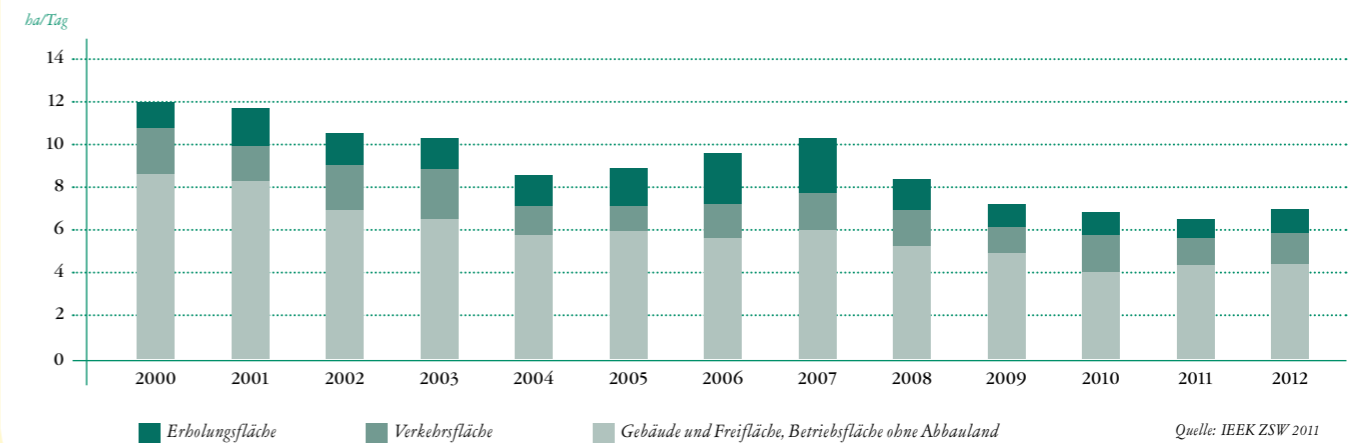
Die Landesregierung hält an dem anspruchsvollen Ziel fest, beim Flächenverbrauch entlang der demografischen Entwicklung langfristig netto den Wert Null zu erreichen. Das bedeutet: Die für Siedlungen und Verkehrsinfrastruktur neu in Anspruch genommene Fläche soll nicht größer sein als die Fläche, die wieder entsiegelt und in Freifläche zurückverwandelt wird. Auf dem Weg zu diesem Ziel will die Landesregierung bis zum Jahre 2020 deutliche Erfolge erzielen. Die Bundesregierung hat das Ziel, den Flächenverbrauch auf 30 ha/Tag zu begrenzen. Dazu wollen wir auch vom Land aus beitragen. Auf Baden-Württemberg umgerechnet bedeutet das, den Flächenverbrauch um rund 55 Prozent auf 3 ha/Tag im Vergleich zu 2012 zu verringern.

Werden die Flächen im Innenbereich besser und intensiver genutzt, so breiten sich Siedlungen weniger schnell aus und verbrauchen weniger Freiflächen. Innenentwicklung statt Ausbreitung von

Siedlungen in der Fläche bedeutet auch weniger Verkehr und wirkt sich positiv auf die Umwelt aus. Innenentwicklung eröffnet eine Reihe von Chancen und stiftet vielfältigen Nutzen:

- durch Nutzungsvielfalt werden Ortskerne lebendiger und attraktiver
- das Ortsbild und die gewachsenen Strukturen bleiben intakt
- der Wert öffentlicher und privater Bauten wird erhalten
- in einer Stadt der kurzen Wege sind die Kosten für Mobilität und Infrastrukturkosten geringer
- die Kosten für soziale Infrastruktur werden gedämpft
- Freiräume werden erhalten (Boden, Kleinklima, Lebens- und Standortqualität)
- kurze Wege erleichtern soziale und wirtschaftliche Kontakte und sorgen für mehr Kommunikation und Dynamik
- der Klima-, Natur- und Bodenschutz wird verbessert

Täglicher Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche in Baden-Württemberg



Den Flächenverbrauch zu bremsen und der Innenentwicklung Vorrang zu geben ist nicht nur ökologisch klug, sondern auch wirtschaftlich und sozial vorteilhaft. Die Landesregierung sieht hauptsächlich drei Ansatzpunkte den sparsamen Umgang mit der Fläche zu stärken:

- Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern fachlich überzeugen
- darauf achten, dass die Vorgaben des Baugesetzbuchs und des Landesentwicklungsplans streng beachtet werden
- Anreize setzen, gute Beispiele aufzeigen, Unterstützung bieten und Rahmenbedingungen verändern (Förderprogramme, Initiativen und Wettbewerbe, Flächenmanagement-Tool FLOO, Steuerpolitik auf Bundesebene).

MASSNAHME

Fachlich überzeugen und für eine innenentwicklungsorientierte kommunale Planung werben

Der fachlichen Überzeugungsarbeit und Bewusstseinsbildung für eine innenentwicklungsorientierte kommunale Planung dienen z. B. Publikationen, in denen gute Beispiele aufgezeigt und Arbeitshilfen angeboten werden (beispielsweise zu § 13 a BauGB „Innere Werte im Siedlungsbestand“). Vorbildliche Projekte wurden z.B. im Rahmen der Landesinitiative „Mittendrin ist Leben- Grün in Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg“ ausgezeichnet und mit einer Wanderausstellung an vielen Orten des Landes vorgestellt. Die Initiative wird gemeinsam mit den kommunalen Landesverbänden und vielen weiteren Institutionen durchgeführt. Aus Anlass des zehnjährigen Bestehens des Aktionsbündnisses „Flächen gewinnen in Baden-Württemberg“ im Oktober 2014 veröffentlichte das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine umfangreiche Broschüre, die überzeugende Argumente für Innenentwicklung liefert. 17 Mitgliedsinstitutionen des Aktionsbündnisses stellen darin in Wort und Bild gute Beispiele für das Flächensparen vor und zeigen wie der Siedlungsbestand aufgewertet werden kann.

MASSNAHME

Die Vorgaben des Baugesetzbuchs und des Landesentwicklungsplans strikt beachten

Der Bund hat im Jahr 2013 durch das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung in Städten und Gemeinden die Regelungen des Baugesetzbuchs zu Gunsten der Innenentwicklung geschärft. Anschließend hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die an die Genehmigungsbehörden für Flächennutzungspläne gerichteten Hinweise zur Plausibilitätsprüfung der Bauflächenbedarfsnachweise fortgeschrieben. Sie verdeutlichen die gesetzlichen Vorgaben, weisen aber auch darauf hin, dass örtliche und regional bedingte Besonderheiten in jedem Planungsfall zu berücksichtigen sind. So können sachgerechte Lösungen vor Ort gefunden werden, die sowohl dem Bedürfnis der einzelnen Gemeinden nach einer bedarfsgerechten Entwicklung als auch dem Ziel einer zukunftsfähigen Entwicklung des Landes und der Kommunen Rechnung tragen.

MASSNAHME

Das Flächenmanagement-Tool FLOO für Kommunen kostenlos bereitstellen

Seit dem Jahre 2013 wird den Kommunen das Flächenmanagement-Tool „FLOO“ als Hilfsmittel kostenlos angeboten. Dieses einfach zu bedienende „Computer-Werkzeug“ ermöglicht vor allem kleinen und mittleren Gemeinden, ihre Flächenpotenziale im Innenbereich ohne großen Aufwand kontinuierlich zu erfassen und zu bewerten. Damit stehen den Kommunen diese Informationen für ihre eigene Bauleitplanung, die Arbeit im Gemeinderat, bei Kontakten mit Bau- und Ansiedlungswilligen sowie bei Gesprächen mit InvestorInnen zur Verfügung.

⁸ Weitere Informationen hierzu finden Sie auch unter: <https://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/planenbauen/staedtebau/initiative-gruen-in-staedten-und-gemeinden/>

MASSNAHME

Finanzielle Anreize für einen sparsamen Umgang mit Fläche schaffen und Innenentwicklungspotenziale mobilisieren

Das Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ bietet Städten, Gemeinden, Landkreisen und Nachbarschaftsverbänden flächendeckend im Land eine finanzielle Unterstützung nicht-investiver Vorhaben, um ihre innerörtlichen Entwicklungspotenziale zu mobilisieren. Es unterstützt Konzepte und Vorplanungen mit dem Ziel, eine kompakte, lebenswerte Siedlungsstruktur sowie attraktive Ortskerne mit guter Nahversorgung und kurzen Wegen zu schaffen. In den vergangenen drei Jahren wurde das Programm schrittweise ausgebaut und verbessert: Neu ist die Unterstützung bei Bürgerbeteiligung, die Einbeziehung von Konzepten zur Innenentwicklung, die Verknüpfung von Innenentwicklung mit Klimaschutz sowie Konzepte zur Aufwertung bestehender Gewerbegebiete und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsbereich.

Das Förderprogramm wird von Evaluationen und regelmäßigem Erfahrungsaustausch der geförderten Kommunen begleitet.⁹

Eine weitere Unterstützung für kommunale Initiativen bei der Mobilisierung von Innenentwicklungspotenzialen wird bei der Grundsteuer und der Grunderwerbsteuer angestrebt. Das 30-Hektar-Ziel der Bundesregierung für maximalen Flächenverbrauch im Jahr 2020 ist äußerst anspruchsvoll. Es kann nur erreicht werden, wenn alle politischen und gesellschaftlichen Kräfte zusammenwirken, maßgeblich die Kommunen im Rahmen ihrer verfassungsrechtlich geschützten Planungshoheit. Die Kommunen werden hierbei nicht nur finanziell unterstützt. Auch auf Bundesebene wirkt die Landesregierung auf bessere Rahmenbedingungen hin. Grundsteuer und Grunderwerbsteuer sollten so ausgerichtet werden, dass sie die Innenentwicklung unterstützen. Dem könnte z. B. ein zoniertes

Satzungsrecht für Kommunen dienen. Damit könnten die Kommunen ermächtigt werden, vom bisherigen Grundsatz der Einheitlichkeit des Grundsteuerhebesatzes im gesamten Gemeindegebiet abzuweichen und differenzierte Hebesätze festzusetzen. Auch für Anreize im Rahmen der Grunderwerbsteuer bietet sich ein solches zonierte Satzungsrecht an und sollte im Rahmen der anstehenden Reform des Bundesgesetzes zur Grundsteuer in Angriff genommen werden. In diesem Sinn hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Abstimmung mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft im November 2014 einen Beschlussvorschlag in die Bauministerkonferenz eingebracht, der dort eine Mehrheit gefunden hat.



⁹ Weitere Informationen hierzu finden Sie auch unter: <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/planenbauen/flaechenmanagement/>

2.3 Lebensgrundlagen, Natur und Kulturlandschaften

Leitsatz Nachhaltig handeln in Baden-Württemberg heißt, die Lebensgrundlagen, die vielfältige Natur und die einzigartigen Kulturlandschaften des Landes zu schützen und zu erhalten sowie Belastungen für Mensch, Natur und Umwelt möglichst gering zu halten.



ziel 8

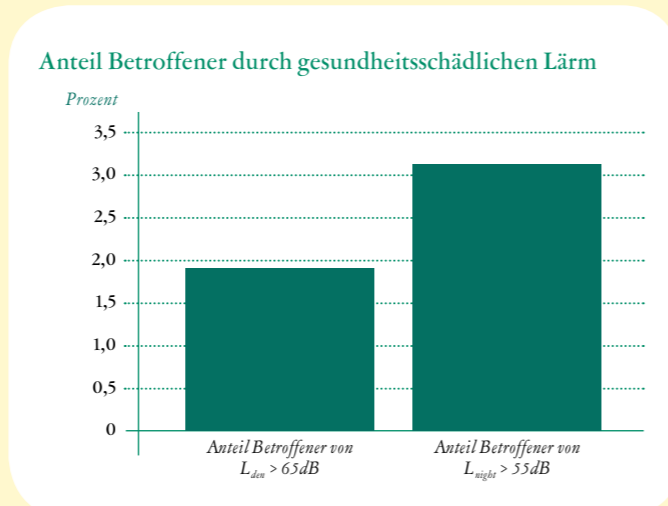
Den Lärmschutz verbessern

Die Lärmbelastung verringern:
 Bis zum Jahre 2020 20 % weniger Menschen einer verkehrsbedingten gesundheitsschädlichen Lärmbelastung aussetzen ($L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ gemäß Lärmkartierung Straßenverkehr) gegenüber dem Jahr 2012.

Mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen in Baden-Württemberg sind eine Reihe von Nachteilen für Mensch, Umwelt und Klima verbunden. Diese Belastungen, insbesondere durch Lärm und Luftschadstoffemissionen wie Feinstaub und Stickstoffdioxid, sollen durch eine Politik der nachhaltigen Mobilität verringert werden.

Lärm ist eine der größten und gleichzeitig am meisten unterschätzten Belastungen für Mensch und Umwelt. Lärm bedeutet für den Körper Stress und kann zu gesundheitlichen Schäden und Beeinträchtigungen wie Gehörschäden, Schlafstörungen und psychischen Beeinträchtigungen führen. Lärm steht auch im Verdacht, die Entstehung von Herz-Kreislaufkrankungen zu fördern und das Herzinfarktrisiko zu erhöhen. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur arbeitet daher intensiv an Maßnahmen und Projekten zur Lärminderung.

Zur Verbesserung der Luftqualität in Städten und Gemeinden wurden durch die Regierungspräsidien bislang 27 Luftreinhalte- / Aktionspläne erarbeitet, die Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität enthalten. Dazu gehört unter anderem auch die Ausweisung von Umweltzonen verbunden mit Fahrverboten für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß.



In Baden-Württemberg sind allein durch den Straßenverkehr 282.000 Menschen Lärmpegeln über einem L_{Night} von 55 dB(A) ausgesetzt (Lärmkartierung 2012). Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung sollten diese Werte unterschritten werden, um Gesundheitsgefährdungen durch Lärm zu vermeiden. Ziel der Landesregierung ist es daher, die Anzahl der Lärmbetroffenen bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2012 um 20 Prozent zu verringern. Hierfür müssen die unterschiedlichsten Akteure Verantwortung übernehmen: Bürgerinnen und Bürger, Kommunen, Land, Bund und die Europäische Kommission. Das strategische Ziel ist erreichbar, wenn alle Akteure in ihrem jeweiligen Verantwortungs- und Gestaltungsbereich die erforderlichen Maßnahmen konsequent voranbringen.

MASSNAHME
Lärminderungsplanung

Aufgrund der europäischen Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind die Lärmbelastungen u.a. der Hauptverkehrsstraßen flächendeckend zu erfassen. Darauf aufbauend sind von Städten und Gemeinden Lärmaktionspläne mit Maßnahmen zur Lärminderung zu erarbeiten. Mit der Verpflichtung, Karten und Pläne alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten, wurde ein systematisches Instrument der Lärminderung etabliert.

MASSNAHME
Mehr baulichen Lärmschutz im Straßenverkehr

Der „Leitfaden für Lärmschutz in Städten und Gemeinden – Straßenverkehrslärm“ des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur unterstützt Städte und Gemeinden bei ihren Bemühungen, den Straßenverkehrslärm zu mindern. Darüber hinaus prüfen die Regierungspräsidien bei Erhaltungsmaßnahmen wie Belagsanierungen, ob die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung gegeben sind und ob der Einbau eines lärmindernden Straßenbelags möglich ist. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes 2014 - 2016

werden hochbelastete Abschnitte von Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes und des Landes näher untersucht, die aus der Lärmkartierung 2012 herausgefiltert wurden. An bereits nachgewiesenen Lärmschwerpunkten werden zudem Maßnahmen gezielt vorangetrieben. Ab dem Jahr 2014 sind nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) auch dringend erforderliche Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen in kommunaler Baulast förderfähig.

MASSNAHME
Mehr verkehrlichen Lärmschutz im Straßenverkehr

Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen überall dort angeordnet werden, wo erhebliche Überschreitungen der Lärmrichtwerte vorliegen und Geschwindigkeitsbeschränkungen eine spürbare Verbesserung der Situation erwarten lassen. Deshalb wurden die Ausführungen in den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur mit den Hinweisen zu Ermessensspielräumen und zur umfassenden Gewichtung der Belange der Betroffenen im so genannten „Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung“ im März 2012 fortgeschrieben.

MASSNAHME
Maßnahmen in der Rechtssetzung ergreifen

Das geltende Recht kennt keine Verpflichtung zur Lärmsanierung von bestehenden Straßen und Schienenwegen. Außerdem wird die Lärmsituation eines Straßen- oder Schienenabschnitts jeweils isoliert betrachtet. Das neue Lärmsanierungskonzept des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur sieht vor, diese Schwächen zu überwinden. Nach den hierfür notwendigen Änderungen im Bundesrecht sollen eine verbindliche Lärmsanierung eingeführt und Mehrfachbelastungen durch Straße und Schiene zusammen untersucht werden. Politik, Öffentlichkeit und Presse wurde das neue Konzept 2013 vorgestellt. Im Modellprojekt Eislingen-Salach-Süßen werden unter dem Motto „Leise(r) ist das Ziel!“ Praxiserfahrungen mit dem neuen Lärmsanierungskonzept gesammelt.

ziel 9

Die Luftqualität verbessern

Die Landesregierung hat das Ziel, die Zahl der Grenzwertüberschreitungen von verkehrsbedingten Luftschadstoffen (NO₂-Jahresmittelwert) an Spotmessstellen um 60 Prozent im Vergleich zum Jahr 2011 zu senken. Für das Jahr 2030 strebt die Landesregierung an, dass an Meßstellen keine Luftgrenzwerte mehr überschritten werden.

Erhöhte NO₂-Konzentrationen können bei Menschen zu Reizungen der Atemwege führen. NO₂ ist zudem eine wichtige Vorläufersubstanz für die sommerliche Ozonbildung in den bodennahen Luftschichten. Obwohl seit Anfang der 1990er Jahre bei der Stickstoffdioxidbelastung im städtischen Hintergrund (18 Messstationen) ein leicht abnehmender Trend erkennbar ist, werden die Grenzwerte der Europäischen Union für Stickstoffdioxid in Bereichen mit hoher Verkehrsbelastung und enger Randbebauung („Spotmessstellen“) noch verbreitet überschritten. In Baden-Württemberg verursacht der Verkehr – und hier vor allem der Straßenverkehr – über 50 Prozent der Stickstoffdioxidemissionen. Weitere wichtige Quellen von Stickstoffoxiden sind große Kraft- und Heizwerke, die Zementindustrie und die Mineralölverarbeitung. In der kalten Jahreszeit spielen aber auch Emissionen aus privaten Hausheizungen eine Rolle. Insbesondere die Belastung aus diesen Quellen muss weiter verringert werden.

⁶ Erhöhte NO₂-Konzentrationen können beim Menschen zu Reizungen der Atemwege führen. NO₂ ist zudem eine wichtige Vorläufersubstanz für die sommerliche Ozonbildung in den bodennahen Luftschichten.

MASSNAHME

Luftreinhaltepläne erarbeiten und fortschreiben

In den Luftreinhalteplänen werden wirksame Maßnahmen erarbeitet und festgeschrieben, um die Luftschadstoffbelastungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit möglichst schnell zu vermindern. Da die Luftreinhaltepläne keine unmittelbare Wirkung entfalten, kommt es maßgeblich darauf an, dass die zuständigen Stellen die darin enthaltenen Maßnahmen konsequent umsetzen. Die Maßnahmen in den Luftreinhalteplänen zielen hauptsächlich darauf, die durch den motorisierten Straßenverkehr verursachten Luftschadstoffbelastungen zu verringern. Bei den verkehrlichen Maßnahmen handelt es sich beispielsweise um kommunale Umweltzonen, in denen Fahrverbote für Fahrzeuge mit besonders hohen Schadstoffemissionen gelten. Künftig sollen bisher ausgenommene Durchgangsstraßen in die Umweltzonen einbezogen werden. Durchfahrtsverbote für den LKW-Transitverkehr, aber auch Maßnahmen zur Verstärkung des Verkehrs tragen ebenfalls zur Emissionsminderung bei. Attraktive alternative Mobilitätsformen, z.B. ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie eine bessere Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel, tragen dazu bei, den motorisierten Individualverkehr mit Verbrennungsmotoren zu vermindern. Dazu gehört auch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung im innerstädtischen Bereich. Beim Gütertransport setzt das Land auf eine Stärkung des kombinierten Verkehrs durch Verlagerung auf Schiff und Schiene. Deshalb unterstützt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur den Bau von Güterumschlagsterminals. Unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes wurden bisher überwiegend lokal begrenzte verkehrliche Maßnahmen und solche zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs festgeschrieben. Da jedoch auch mit wirksamen, lokalen Maßnahmen die geltenden Stickstoffdioxidgrenzwerte nicht schnell eingehalten werden können, wird künftig auch die städtische und regionale Hintergrundbelastung in den Blickpunkt genommen.

MASSNAHME

Entscheidungskriterien für die Festschreibung weiterer

Maßnahmen erarbeiten

Für die Festsetzung wirksamer Maßnahmen ist entscheidend, die Quellen zu kennen, die maßgeblich zu den Belastungen beitragen. Parallel zur Weiterentwicklung der technischen Möglichkeiten müssen neue Minderungspotentiale identifiziert werden. Die Ursachen für Luftschadstoffe (Verkehr, mobile Maschinen und Geräte, Industrieanlagen, kleine, mittlere und große Feuerungsanlagen, usw.) werden herausgearbeitet, analysiert und die Untersuchungsergebnisse regelmäßig fortgeschrieben. Anschließend werden technische oder ordnungsrechtliche Maßnahmen identifiziert, mit denen die Luftschadstoffbelastungen verringert und die mit vertretbarem Aufwand umgesetzt werden können. Die Wirkung der Maßnahmen muss belegt werden. Um Ansatzpunkte für neue Maßnahmen zu gewinnen, wird beispielsweise untersucht, wie neue Abgasreinigungstechniken wirken, wie Luftschadstoffe sich ausbreiten oder welche Umwandlungsprozesse auftreten. So sollen neue Maßnahmen oder Ansätze für die Weiterentwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen ausfindig gemacht werden.

Emissionsminderungsmaßnahmen von Kraftfahrzeugen dürfen nicht nur unter „synthetischen“ Bedingungen der Typprüfzyklen Wirkung zeigen, sondern müssen auch „im Alltag“ ankommen. Deshalb untersuchen wir die Emissionen von Euro 6-Fahrzeugen im realen Verkehr in der Stadt. Die Ergebnisse fließen in die Entwicklung eines neuen europäischen Typprüfzyklus⁷ ein, damit dieser wirklichkeitsnäher wird und insbesondere auch im Stadtverkehr typische Situationen beinhaltet (bspw. Stopp and Go). Der neue Typprüfzyklus soll die Automobilindustrie zu weiteren Anstrengungen für die Senkung von Emissionen motivieren. Ziel ist es, eine Abgasreinigungstechnik zu etablieren, die bei einem möglichst großen Spektrum an Fahrsituationen volle Wirkung entfaltet. Die

Die Grenzwertüberschreitungen verkehrsbedingter Luftschadstoffe (NO₂-Jahresmittelwert⁶) an Spotmessstellen bis zum Jahr 2020 um 60 % verringern (bezogen auf das Basisjahr 2011)

Möglichkeiten zur Minderung der NO_x-Emissionen von Binnenschiffen oder von Schienenfahrzeugen werden in Pilotprojekten untersucht.

MASSNAHME

Rechtssetzung verbessern

Die für die Luftreinhaltung maßgeblichen gesetzlichen Vorgaben werden weitgehend auf europäischer Ebene festgelegt. Im Rahmen von Konsultationsverfahren fließen an die Europäische Kommission übermittelte Informationen in den Rechtssetzungsprozess mit ein, so zum Beispiel die Ergebnisse der oben genannten Fahrversuche im realen Stadtverkehr. Auf diese Weise wird aufgezeigt, welche Folgen vergleichsweise wenig anspruchsvolle bzw. nicht harmonisierte Emissionsanforderungen haben: sie erschweren oder verhindern, dass europäischer Vorgaben zur Luftreinhaltung erfüllt werden.

Für Umsetzung und Kontrolle in der Praxis ist es wichtig, wie die Europäischen Richtlinien in deutsches Recht umgesetzt werden. Auf Bundesebene zielt die Bundesratsinitiative zur Kennzeichnung von besonders schadstoffarmen Kfz sowie von Elektrofahrzeugen darauf ab, deren Verbreitung durch Nutzervorteile zu beschleunigen. Begünstigungen für Dieselfahrzeuge (Kfz- bzw. Mineralölsteuer, Dienstwagenbesteuerung) sollten im Hinblick auf den Schutz der menschlichen Gesundheit überprüft werden, weil in erster Linie sie für die hohen, direkt emittierten Stickstoffdioxidemissionen verantwortlich sind. Eine Landesverordnung zur Verbesserung der Luftqualität in Gebieten mit hohen Luftschadstoffbelastungen zielt darauf, die Emissionen zu verringern, die von Baumaschinen, land- und forstwirtschaftliche Maschinen (Dieselaggregate) sowie von Feuerungsanlagen für Feststoffe ausgehen. Bei der Ausschreibung von Aufträgen der Öffentlichen Hand (Verkehrsleistungen, Bauvorhaben, Dienstwagen, usw.) soll stärker auf die Umweltauswirkungen und das Luftschadstoff-Emissionsverhalten geachtet werden.

ziel 10

Lebensräume wiedervernetzen

Lebensräume von Tieren wieder vernetzen: In den prioritären Abschnitten des Bundesprogramms Wiedervernetzung bis zum Jahr 2020 sechs Wiedervernetzungsmaßnahmen fertigstellen oder beginnen.

Bis 2020 sollen sechs Wiedervernetzungsmaßnahmen in den prioritären Abschnitten gemäß dem Bundesprogramm Wiedervernetzung umgesetzt bzw. begonnen werden.

Im Bundesnaturschutzgesetz ist die Forderung nach einem Biotopverbund enthalten, der gemäß den Zielen der Landesregierung schrittweise als „grüne Infrastruktur“ hergestellt werden soll. Weiterhin entwickelt die Europäische Kommission derzeit eine europäische Strategie zur grünen Infrastruktur. Hiernach sollen beispielsweise „Trittsteine“ und Querungshilfen für Tiere (z.B. Grünbrücken) innerhalb von Wildtierkorridoren zur Wiedervernetzung bestehender Naturgebiete und zur durchlässigeren Gestaltung von zerschnittenen Räumen für wildlebende Arten beitragen.

Auch die Naturschutzstrategie 2020 Baden-Württemberg hat das Ziel, die Wiedervernetzung von Lebensräumen an bestehenden Straßen voranzubringen und an bestehenden Straßen dort Querungshilfen nachzurüsten, wo es entsprechend dem landesweiten Biotopverbund einschließlich des Generalwildwegeplanes besonders wichtig ist. Die Naturschutzstrategie 2020 fußt auf der nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt, die wiederum eng mit der am 3. Mai 2011 bekannt gegebenen Biodiversitätsstrategie 2020 der EU („Lebensversicherung und Naturkapital: Eine Biodiversitätsstrategie der EU für das Jahr 2020“, vgl. BR-Drucksache 309/11 vom 25.05.2011) verbunden ist. Für die Strategie hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur verschiedene Handlungs- und Umsetzungsschwerpunkte sowie Maßnahmen erarbeitet. Alle Strategien haben das Ziel, den Verlust an biologischer Vielfalt auf europäischer bzw. nationaler Ebene aufzuhalten und die biologische Vielfalt weitestmöglich wiederherzustellen. Biologische Vielfalt ist Voraussetzung für das Funktionieren und Zusammenspiel unserer Ökosysteme. Ihr kommt eine zentrale Rolle für das Wohlergehen heutiger und künftiger Generationen zu. Derzeit entwickelt das Ministerium

für Verkehr und Infrastruktur ein umfassendes Konzept für die Wiedervernetzung von Lebensräumen an bestehenden Straßen, das landesweit den generellen Wiedervernetzungsbedarf erhebt und die besonders wichtigen Wiedervernetzungsabschnitte identifiziert.

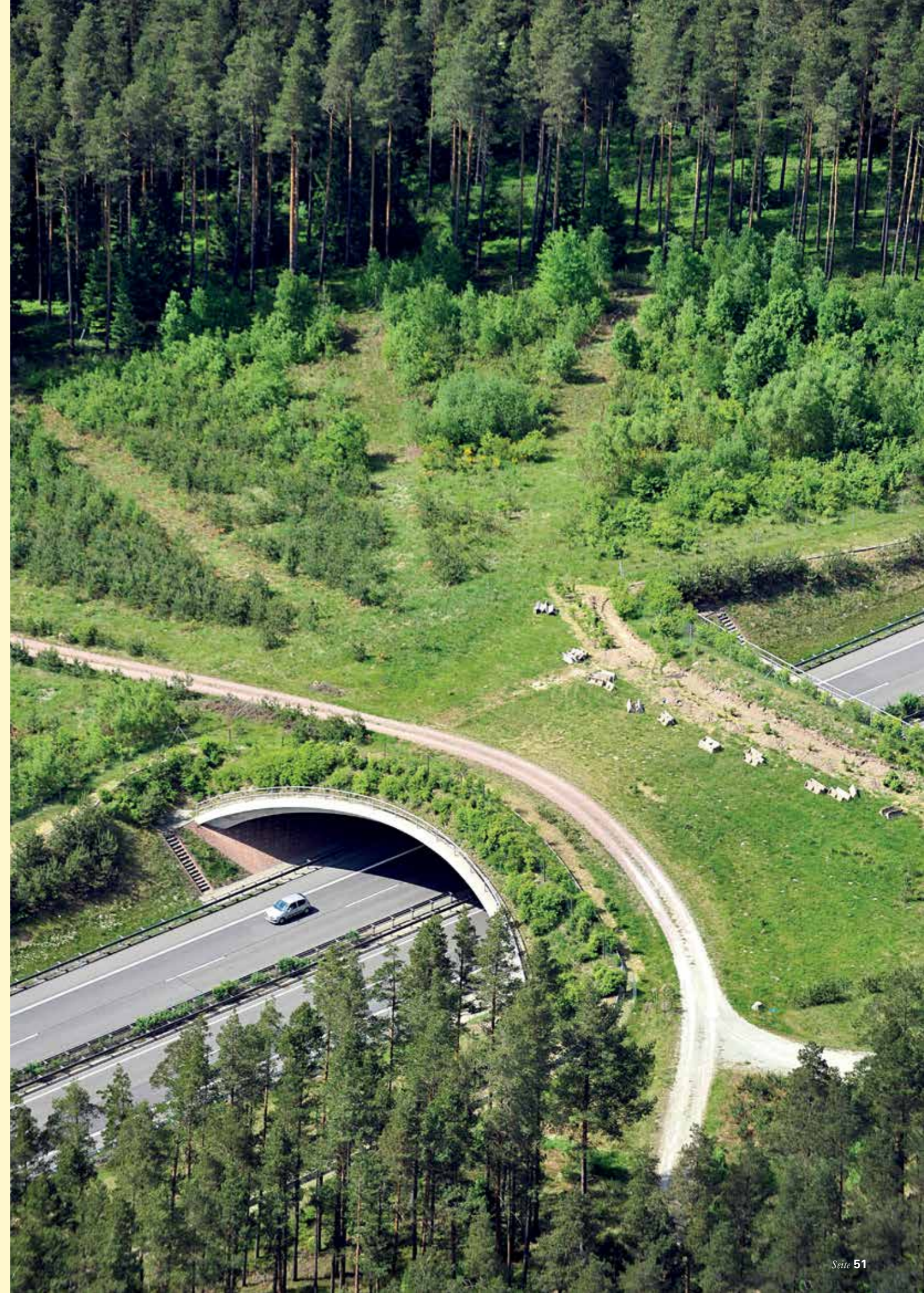
Auch das am 29. Februar 2012 vom Bundeskabinett beschlossene Bundesprogramm Wiedervernetzung stellt einen wichtigen Beitrag zum Erhalt und zur Wiederherstellung der biologischen Vielfalt dar. Das Bundesprogramm enthält zwölf prioritäre Abschnitte an Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg, an denen mittel- bis langfristig Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen (z. B. Grünbrücken) umgesetzt werden sollen.

MASSNAHME

Einen Baustein des Bundesprogramms Wiedervernetzung umsetzen

Unter Beachtung der Rangfolge im Rahmen des Landeskonzepts Wiedervernetzung sollen sich die Maßnahmen, die entsprechend dieser Zielsetzung durchgeführt werden, möglichst auf alle Regierungsbezirke verteilen. Unabhängig vom Ergebnis dieser Priorisierung wird im April dieses Jahres mit dem Bau einer im Bundesprogramm Wiedervernetzung als prioritär eingestufte Wiedervernetzungsmaßnahmen begonnen. In vier weiteren der vorrangigen Abschnitte sind die Planungen für Wiedervernetzungsmaßnahmen angelaufen. Beispielsweise werden hier zwei Maßnahmen benannt, die im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 8 realisiert werden können:

- eine Grünbrücke an der A 8 östlich Merklingen (Beginn der baulichen Umsetzung im Jahr 2015, voraussichtlich volle Funktionsfähigkeit 2017/2018)
- eine Grünbrücke als Gesamtbauwerk vereint mit einem Wirtschaftsweg an der A 8 bei Mutschelbach (die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Aufnahme der Planung erfolgte im Juni 2014).



Nachhaltiges Handeln im Ministerium

- ! Die Organisation des Ministeriums
- ! Nachhaltig haushalten
- ! Natürliche Ressourcen schonen
- ! Verantwortung für die Beschäftigten

Für Menschen, Mobilität und Lebensqualität


Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

3.1 Die Organisation des Ministeriums

Effiziente Energienutzung und Senkung von Heiz- und Stromkosten sind Themen von großer wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und politischer Bedeutung. So hat der Ministerrat des Landes Baden-Württemberg in seiner Sitzung vom 20. März 2012 beschlossen, in den Landesministerien Baden-Württembergs Energiemanagementsysteme einzuführen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erhielt am 28. August 2013 die erforderliche Zertifizierung gemäß DIN EN ISO 50001.

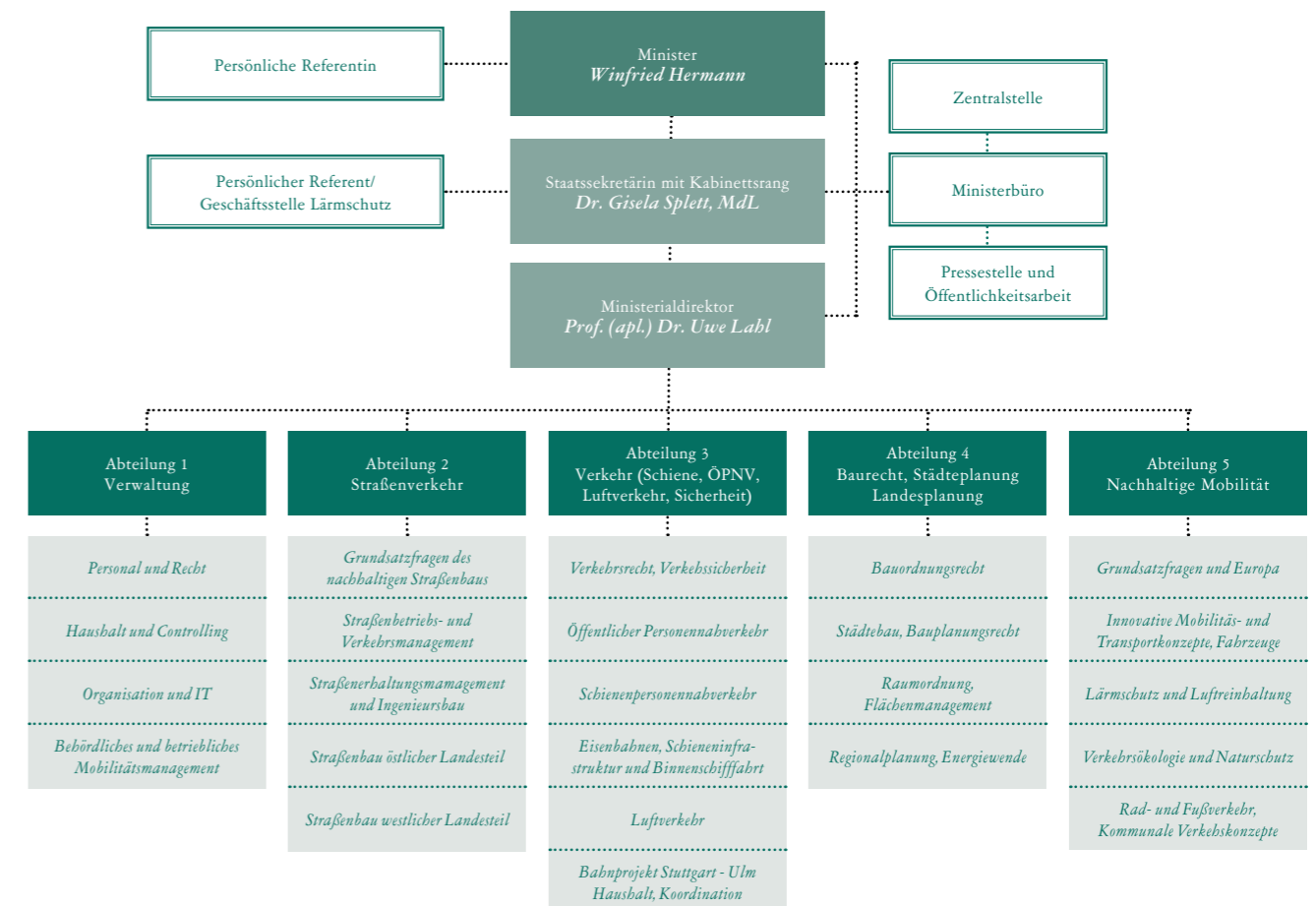
Schwerpunktthema im Berichtsjahr 2013 waren die Themen:

- Energieeinsparung (Strom)
- Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bei den Dienstfahrzeugen

Im Jahre 2013 musste das Heizungssystem für das Ministerium vollständig saniert werden. Währenddessen war der Heizenergieverbrauch nicht regel- bzw. beeinflussbar. Der Heizenergieverbrauch stand daher noch nicht im Mittelpunkt des Energiemanagements.



ORGANIGRAMM DES MINISTERIUMS FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR:



Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) ist eine oberste Landesbehörde mit rd. 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und für die Themen rund um nachhaltige Mobilität, Verkehr, Straßenbau, Infrastruktur und Landesplanung zuständig. Organisatorisch ist es in 5 Abteilungen mit 23 Referaten gegliedert. An der Spitze des Hauses stehen Minister Winfried Hermann, Staatssekretärin und Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung, Dr. Gisela Splett MdL, und Ministerialdirektor Dr. Uwe Lahl als Amtschef. Untergebracht ist das Ministerium in der Hauptstätter Straße 67 (Argonhaus) und 68 (Gerberbau) in Stuttgart.

- **Verkehr:** Dazu gehören die Planung, der Bau und die Erhaltung von Straßen sowie allen anderen Verkehrswegen und der Infrastruktur, die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene, der Luftverkehr, das Verkehrsrecht und die Verkehrssicherheit.
- **Regional- und Landesplanung, Städtebau und Baukultur:** Das Ministerium gestaltet die Rahmenbedingungen für das Planen und Bauen im Land. Es vermittelt übergeordnete städtebaupolitische Ziele, will die Planungs- und Baukultur stärken und fördern und sorgt für eine landeseinheitliche Anwendung des Raumordnungs-, Bauplanungs- und Bauordnungsrechts. Eine nachhaltige Flächenhaushaltspolitik (Flächenmanagement) dient dem Naturhaushalt, der Biodiversität, der Kulturlandschaft, der Lebensqualität, aber auch der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes. Um den Anteil der Windkraft an der Energiebereit-



- stellung zu erhöhen, hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Jahre 2011 den Gesetzentwurf zur Änderung des Landesplanungsgesetzes auf den Weg gebracht, der im Mai 2012 vom Landtag beschlossen wurde. Damit wurde ein windkraftfreundlicher Planungsrahmen geschaffen.
- **Nachhaltige Mobilität:** Hierzu zählen Prognosen, die künftige Verkehrswegeplanung und Infrastrukturfinanzierung, neue innovative Konzepte für eine nachhaltige Mobilität, die Förderung und Verbreitung neuer und klimafreundlicher Antriebstechnologien, die intermodale Vernetzung der Verkehrsträger, der Rad- und Fußverkehr, Verkehrsökologie und Naturschutz, sowie die Luftreinhaltung und der Lärmschutz. Im Mai 2011 wurde erstmals das Amt einer Lärmschutzbeauftragten eingerichtet und Frau Staatssekretärin Dr. Gisela Splett, MdL mit dieser Aufgabe betraut.

- Das Ministerium erfüllt seine Aufgaben in enger Zusammenarbeit mit anderen Ministerien und Behörden. Dazu gehören insbesondere die Regierungspräsidien. Diese sind u.a. zuständig für die Abwicklung von Bau- und Sanierungsmaßnahmen von Bundesfern- und Landesstraßen nach den Maßgaben des Ministeriums. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) kümmert sich im Auftrag des Landes um die Organisation und Vermarktung des Schienenpersonennahverkehrs unter der Dachmarke 3-Löwen-Takt.

3.2 Nachhaltig haushalten

3.2.1 Unser Haushalt

HAUSHALTSPLAN FÜR 2013

Zentrales Anliegen der Landesregierung ist eine nachhaltige Finanzpolitik. Das bedeutet, mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln nachhaltig zu wirtschaften. Im Hinblick auf die grundgesetzlich verankerte Schuldenbremse (ab 1. Januar 2020) wurde mit dem „Finanzplan 2020“ eine für alle Ressorts verbindliche Orientierungsplanung eingeführt. Die das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur betreffenden Vorgaben der Orientierungspläne für die Haushaltsjahre 2015 und 2016 wurden in vollem Umfang erfüllt.

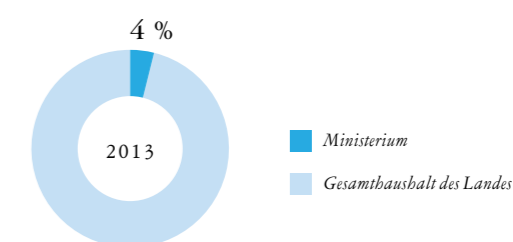
Die Haushaltsgrundsätze, insbesondere der Grundsatz der Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (§§ 6 und 7 LHO), verpflichten das Ministerium, die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nachhaltig im Rahmen der Haushaltsaufstellung zu veranschlagen und im Haushaltsvollzug entsprechend zu bewirtschaften.

Unter nachhaltigem Haushalten verstehen wir, den Haushalt so zu steuern, dass die Handlungsfähigkeit stets gewährleistet ist. Das bedeutet, dass nicht nur gegenwärtige Finanzierungsvorhaben im Fokus stehen, sondern im Sinne einer verantwortungsvollen Haushaltsführung auch langfristige Finanzierungsvorhaben berücksichtigt werden.

Neben der strategischen Finanzpolitik legt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur auf der operativen Ebene seinen Fokus auf eine ganzheitliche Umsetzung, indem die Mittel insbesondere für Projekte im Sinne der Nachhaltigkeit verwendet werden. Ziel ist es, dabei bestehende Projekte fortzuführen, neue Projekte anzustoßen und zusätzliche Anreize zu schaffen, um so die Zielsetzungen der Landesregierung zu verfolgen. Stellvertretend seien hier genannt:

- **Stärkung des Umweltverbunds:**
Umverteilung der Entflechtungsmittel zu Gunsten des Umweltverbunds (60 % ÖPNV, Rad, Fußverkehr und 40 % Straße und Lärmsanierung)
- **Verstärkung der Mittel für den Radwegebau an Landestraßen**
- **Förderprogramm Stärkung der Elektromobilität:**
Beschaffungsinitiative mit den Modulen Landesflotte, E-Car2Go, Hybridbusse im ÖPNV und Fahrräder mit Elektromotor u.a. an S-Bahn-Haltestellen

Anteil des Haushalts am Gesamtbudget des Landes



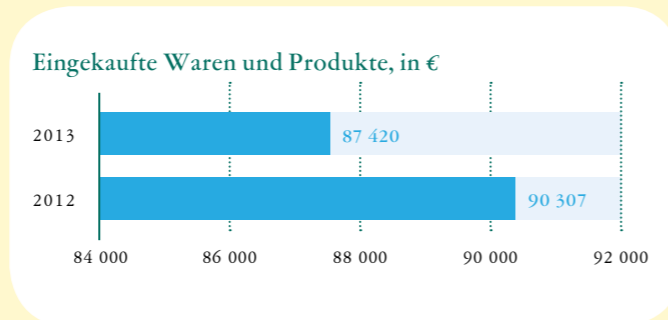
Mit einem Anteil von 4,6 Prozent am Gesamtbudget des Landes liegt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bei der Finanzausstattung des Landes an fünfter Stelle. Davor liegen nur die allgemeine Finanzverwaltung sowie Ministerien mit einem sehr hohen Personalanteil (Ministerium für Kultus, Jugend und Sport; Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst; Innenministerium).

3.2.2 Unsere Beschaffungsstrategie

Nach der BAO und der Nachfolgeregelung der VwV Beschaffung ist das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur gehalten, den Geschäftsbedarf des Hauses über das Logistikzentrum Baden-Württemberg (LZBW) zu beschaffen. Sind benötigte Waren im Angebotsumfang des LZBW nicht enthalten, sind diese in Eigenregie zu erwerben.

In diesen Fällen ist das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bemüht, eine verantwortliche, faire und ökologisch nachhaltige öffentliche Beschaffung als einem wichtigen Baustein bei der Umsetzung globaler Gerechtigkeit sowie zum Schutz der Umwelt und des Klimas vorzunehmen. So bieten wir unseren Gästen beispielsweise Kaffee, Tee und Zucker aus fair-gehandeltem Bioanbau an. Bei der Vergabe öffentlicher Aufträge werden stets soziale und ökologische Kriterien berücksichtigt.

Mit dem „Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts“ hat der Bund 2009 die Möglichkeit geschaffen, weitergehende soziale und ökologische Aspekte bei der Auftragsvergabe der öffentlichen Hand als zulässig zu erklären. § 97 Abs. 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen lautet entsprechend: „Für die Auftragsausführung können zusätzliche Anforderungen an Auftragnehmer gestellt werden, die insbesondere soziale, umweltbezogene oder innovative Aspekte betreffen“. Bei Beschaffungsvorhaben beachtet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeiterorganisation (ILO-Kernarbeitsnormen).



In den Beträgen enthaltene Waren sind z. B.: Büromaterialien, Büromöbel, Ausstattungsgegenstände, Verbrauchs- und Leuchtmittel.



3.3 Natürliche Ressourcen schonen

3.3.1 Energie und CO₂-Emissionen

ENERGIEVERBRAUCH IM ARGONHAUS

Die Einsparungen beim Stromverbrauch (- 58.700 kWh gegenüber 2012) konnten erzielt werden, indem die mit der Hausleitung vereinbarten Maßnahmen des Energiemanagements ab Sommer 2013 konsequent umgesetzt wurden.

Konkret waren dies:

Reduzierung der Leistung der Lüftungs- bzw. Klimaanlage (geschätzt rd. 15.000 kWh/a)

Die Sollwerteinstellungen der Klimaanlage wurden optimiert. Die Betriebszeiten wurden für den Zeitraum freitags 18:00 Uhr bis montags 06:00 Uhr sowie an Feiertagen komplett eingestellt. Die Sollwerte der beiden Ventilatoren wurden abgesenkt. Zusätzlich wurden beide Kältemaschinen auf eine maximale Leistung von jeweils 50 Prozent gedrosselt.

Geändertes Nutzerverhalten sowie Umrüstung auf LED-Beleuchtung im Treppenhaus (geschätzt 10.000 kWh/a).

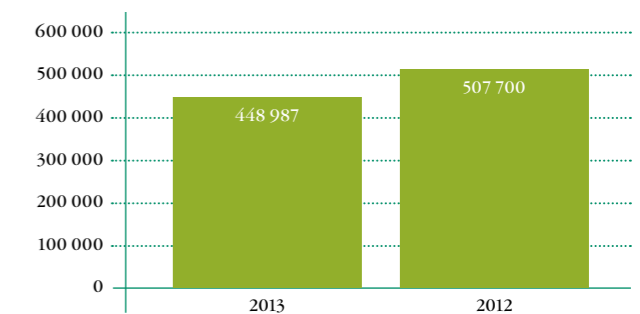
Im Sommer 2012 wurden 289 Halogenlampen à 35 W im Treppenhaus gegen energieeffiziente LED-Leuchten à 5 W ausgetauscht und auf diese Weise eine Verbrauchsminderung um mehr als 80 Prozent erzielt. Desweiteren wurden in den Aufzügen die seitherigen Leuchtmittel à 35 W durch energieeffiziente LED-Leuchten à 5 W ausgetauscht.

Verzicht auf warmes Wasser in den Toilettenräumen (geschätzt 35.000 kWh/a)

Mit dem Verzicht auf warmes Wasser für die Handwaschbecken in den Toilettenräumen wurden jährliche Einsparungen von rd. 50.700 kWh errechnet. In den 14 Stockwerksküchen steht warmes Wasser zur Verfügung.

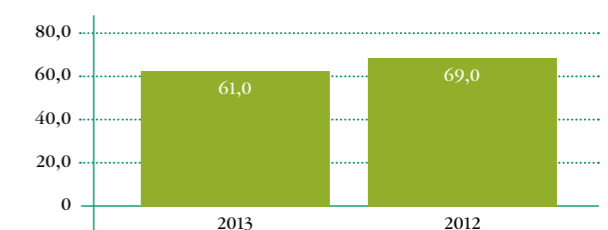
Das nachfolgende Schaubild stellt den absoluten Stromverbrauch des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur im Argonhaus dar:

Energieverbrauch absolut, in kWh



Ein optimaler Jahresverbrauch bei Bürogebäuden liegt bei rd. 30 kWh/m² (Quelle: Amt für Umweltschutz, Stadt Stuttgart). Der Grund für den Mehrverbrauch liegt in der Klimatisierung des Gebäudes (rd. 53 Prozent des gesamten Stromverbrauchs).

Energieverbrauch pro m² Hauptnutzfläche, in kWh

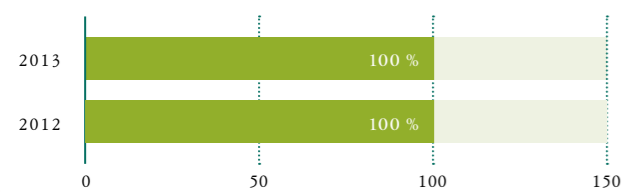


Im Zeitraum vom 1. August 2013 (Einführung des Energiemanagements) bis 31. Juli 2014 belief sich der Stromverbrauch auf 383.800 kWh; dies entspricht einer Einsparung von 123.900 kWh (24,4 Prozent) gegenüber 2012 und dem Verbrauch von rd. 30 vierköpfigen Haushalten.

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN

Die Landesverwaltung bezieht für den Großraum Stuttgart seit 2009 Strom zu 100 Prozent aus Wasserkraft aus Skandinavien. Der Faktor für die Berechnung wird daher auf 0 gesetzt. In den jeweiligen CO₂-Bilanzen zur klimaneutralen Landesverwaltung Baden-Württembergs werden Vorketten-Emissionen mit erfasst. Emissionsfaktoren für die weiteren Energieträger liefern der Energiebericht des Ministeriums für Wirtschaft und Finanzen (<https://mfw.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/energiebericht-2009/>) sowie die Meldung des Energieversorgers.

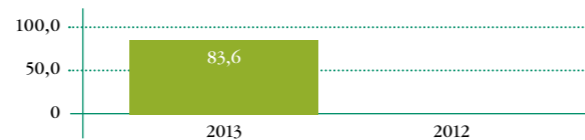
Anteil erneuerbarer Energien



ENERGIESPARIASSNAHMEN

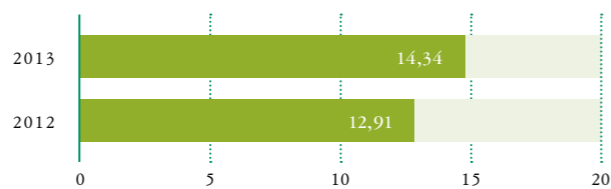
Altersbedingt war im Jahr 2013 eine Komplettanierung der Fernwärmeheizung erforderlich. Auch die Lüftungs- / Klimaanlage wurde saniert und deren Einstellungen optimiert. Zusätzlich wurde ein Wartungsvertrag abgeschlossen, um einen optimalen Regelbetrieb und eine ausreichende (Verbrauchs-) Kontrolle mit Reinigung des gesamten Systems zu gewährleisten. Die Verbrauchswerte für das Jahr 2012 konnten nicht ermittelt werden, da der Zähler an der Übergabestelle „Fernwärme / Hausnetz“ defekt war. Für 2013 wurde vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ein Verbrauch von 615.388 kWh (witterungsbereinigt) ermittelt; dies entspricht rd. 83,6 kWh/m². Ein optimaler Jahresverbrauch liegt bei vergleichbaren Bürogebäuden bei 80 - 90 kWh/m² (Quelle: Amt für Umweltschutz, Stadt Stuttgart).

Energieverbrauch pro m² Hauptnutzfläche, in kWh (GTZ-bereinigt)



CO₂ EMISSIONEN DES ARGONHAUSES

Gebäude-CO₂-Emissionen (Heizung), pro m², in kg



(Anmerkung: für 2012 liegen keine verwertbaren Heizkennzahlen vor)

CO₂-EMISSIONEN DER DIENSTFAHRTEN

Dienstfahrzeuge

Der durch Dienstfahrten verursachte CO₂-Ausstoß (gem. Herstellerangaben) bei den Dienstfahrzeugen im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur betrug 2013 im Flottenmix 105 g CO₂/km (bzw. 109 g CO₂/km bezogen auf die tatsächlich gefahrenen Kilometer). Durch Dienstfahrten (99 074 km) wurden dadurch insgesamt 10,77 t CO₂ verursacht.

Der vom Ministerium anvisierte Zielwert von < 120g CO₂/km (Ministervorgabe) konnte durch neue Fahrzeuge mit verbesserten CO₂-Abgaswerten deutlich unterschritten werden. Aktueller Stand zum CO₂-Ausstoß der Dienstfahrzeuge im Juni 2014: im Flottenmix 83 g CO₂/km.

Flugreisen

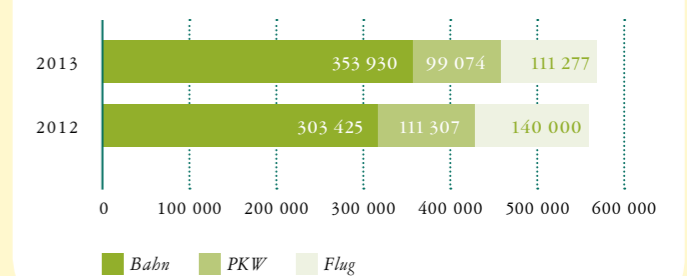
Der CO₂-Ausstoß für 195 Dienstreisen per Flugzeug (insgesamt rd.: 111 277 km) im Geschäftsbereich des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur betrug im Jahr 2013 insgesamt 31,13 t CO₂ (Berechnung über „Atmosfair“). Da Dienstreisen in Abhängigkeit von Dienstgeschäften stehen und bereits gem. den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit durchgeführt werden, kann dieser Wert nicht maßgeblich beeinflusst werden. Im Durchschnitt wurden 2013 pro Kilometer Flugstrecke 280 g CO₂ verursacht (Berechnung erfolgte über www.atmosfair.de).

Bahnreisen

Die zur Durchführung von Dienstreisen gebuchten Bahnfahrten im Jahr 2013 (hochgerechnet rd. 354 000 km) verursachten im Mix von Fern- und Nahverkehr einen CO₂-Ausstoß von 10,1 g/Personenkilometer.

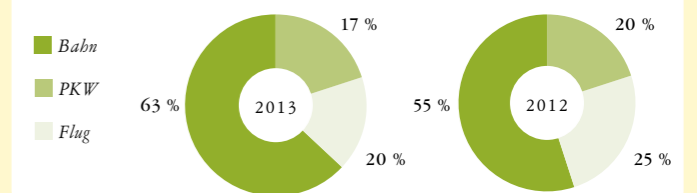
Anmerkung: Die Deutsche Bahn betreibt seit 01.04.2013 alle Fernverkehrszüge (ICE, IC und EC) mit 100% Ökostrom, die bei der Berechnung mit 0 g CO₂-Emissionen zugrunde gelegt werden.

Zurückgelegte Personenkilometer



Die Nutzung CO₂-intensiver Verkehrsmittel ist rückläufig:

Anteil der genutzten Verkehrsmittel, in Prozent



Durch die vermehrte Nutzung von Videokonferenzen kann künftig ggf. auf Dienstreisen verzichtet werden. Seit Juli 2013 steht dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ein System für Videoübertragungen zur Verfügung.

3.3.2 Ressourcenverbrauch

Dienstfahräder

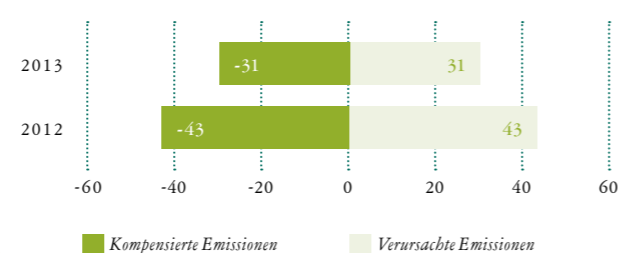
Im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur stehen 4 Pedelecs für die dienstliche innerstädtische Nutzung zur Verfügung. Um eine nutzbare Kennzahl – vermiedener CO₂-Ausstoß – ermitteln zu können, wurden im Juli 2013 alle Räder mit Tachometer bzw. Kilometerzähler ausgestattet.

Ergebnis: Im Zeitraum Juli 2013 bis Mai 2014 wurden insgesamt 971 Kilometer zurückgelegt, die entspricht einem hochgerechneten Jahresdurchschnitt in 2013 von rd. 1 060 Kilometern und einer CO₂-Vermeidung von rd. 161 Kg/a (bezogen auf den tatsächlichen CO₂-Ausstoß der Dienstfahrzeuge im Ministerium).

Kompensationsmaßnahmen

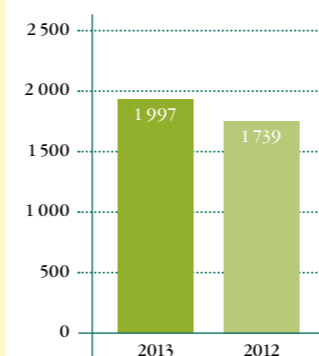
Bereits mit dem Ministerratsbeschluss vom 6. November 2007 wurde rückwirkend zum 1. Januar 2007 ein Fonds im Haushalt des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zum Ausgleich von CO₂-Emissionen bei Dienstflügen der Landesregierung und der Landesministerien eingerichtet. Dieser Fonds dient der Unterstützung von geeigneten Klimaschutzprojekten. Die Ausgleichsleistung je Flug wird mit Hilfe des Emissionsrechners von „Atmosfair“ (31,13 t CO₂) ermittelt. Insgesamt wurde 2013 ein Beitrag von 903,00 Euro zum klimaneutralen Fliegen geleistet.

Kompensierte und verursachte Emissionen bei Flugreisen, in t

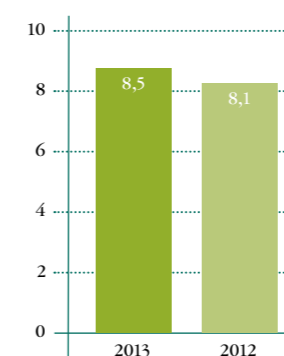


WASSERVERBRAUCH

Wasserverbrauch, in m³



Wasserverbrauch pro Mitarbeiter, in m³



Ein Bedienungsfehler beim Spülen bzw. Reinigen der Klimaanlage war die Hauptursache für den Mehrverbrauch von rd. 260 m³ gegenüber 2012.

PAPIERVERBRAUCH

Büropapierverbrauch, in kg



Der Papierverbrauch entsteht hauptsächlich beim Drucken und Kopieren. Der Verbrauch sank vor allem deshalb, weil im Januar 2013 die Abteilung 5 (Wasser, Boden) des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft aus dem Dienstgebäude des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (Argonhaus) auszog.

Einsatz von Recyclingmaterialien

	Einheit	Eingesetzte Menge 2013	Anteil Recycling 2013	Anteil Recycling 2012
Recyclbare Abfälle				
Papier	kg	8 975	100 %	100 %

Alle Sorten Papier werden über das LZBW beschafft. Es handelt sich dabei um 100-prozentiges Recyclingpapier nach DIN ISO 2470, welches mit dem blauen Umweltengel ausgezeichnet und mit der EU-Blume zertifiziert wurde.

Aufgeschlüsselte Tabelle

	Eingesetzte Menge in kg 2013	Änderung ggü. 2012	kg pro Mitarbeiter 2013	Änderung ggü. 2012
Recyclbare Wertstoffe				
Altpapier	14 080	0 %	60,17	0 %
Batterien	24	-14 %	0,10	-21 %
CD/DVD	0	0 %	0,00	0 %
Biomüll	2 300	0 %	9,83	0 %
gelber Sack	545	0 %	2,33	-8 %
sonstige Wertstoffe	0	0 %	0,00	0 %
Nicht recyclbare Abfälle				
Restmüll	11 440	0 %	48,89	0 %
Sondermüll	0	0 %	0,00	0 %

3.4 Verantwortung für die Beschäftigten

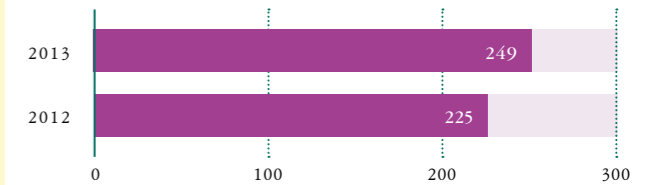


ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur legt Wert auf eine nachhaltige Personalentwicklung. Hierzu gehört es, die Vereinbarkeit von Beruf und Familie für Frauen und Männer zu fördern und auszubauen. Die Förderung der beruflichen Chancengleichheit für Frauen und Männer bedeutet, realistische Möglichkeiten zu schaffen, um die Berufs- und Familienarbeit zwischen Frau und Mann gerecht aufzuteilen und die Repräsentanz von Frauen in höheren Besoldungs- und Entgeltgruppen sowie in Führungspositionen deutlich zu erhöhen. Die Möglichkeiten, in Teilzeit und in Telearbeit zu arbeiten sowie Elternzeit in Anspruch zu nehmen, sollen stabilisiert und weiterentwickelt werden. Ein wichtiger Aspekt der nachhaltigen Personalentwicklung ist es, die Vielfalt der Gesellschaft in der Personalstruktur des Ministeriums abzubilden. Hierzu gehören u.a. ein möglichst ausgewogenes Verhältnis zwischen jungen und erfahrenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie die Förderung und Unterstützung von Beschäftigten mit Behinderung. Unterstützt wird eine nachhaltige Personalentwicklung u.a. durch die Maßnahmen eines betrieblichen Eingliederungsmanagements und individuelle Fort- und Weiterbildungsangebote.

Im Zuge der Neuabgrenzung der Geschäftsbereiche der Ministerien wurde das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur 2011 neu geschaffen. Im Basisjahr 2012 waren noch nicht alle verfügbaren Stellen besetzt.

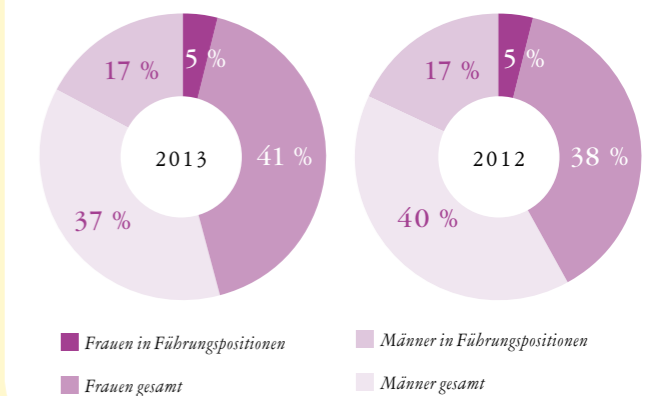
Anzahl der Beschäftigten



ANTEIL DER FRAUEN UND MÄNNER

Der Anteil von Frauen in Bereichen, in denen sie unterrepräsentiert sind, soll unter Berücksichtigung des Vorrangs von Eignung, Leistung und Befähigung erhöht werden. Dies gilt insbesondere auch für Führungsfunktionen.

Mitarbeiteranteil von Frauen und Männern



ANTEIL DER BESCHÄFTIGTEN MIT BEHINDERTENSTATUS

Der Anteil von Personen mit Behindertenstatus soll unter Berücksichtigung des Vorrangs von Eignung, Leistung und Befähigung ausgebaut werden.

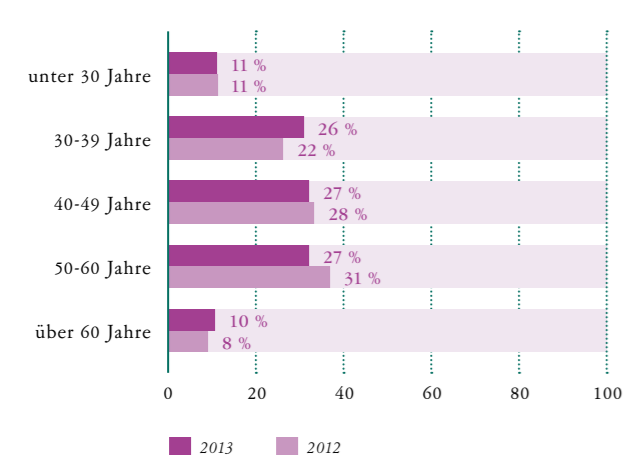
Beschäftigte mit Behinderung



ALTERSSTRUKTUR DER BESCHÄFTIGTEN

Der Altersdurchschnitt im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ist durch einen relativ hohen Anteil von Personen unter 40 Jahren und einem relativ geringen Anteil von über 60-Jährigen geprägt.

Mitarbeiteranteil nach Alter



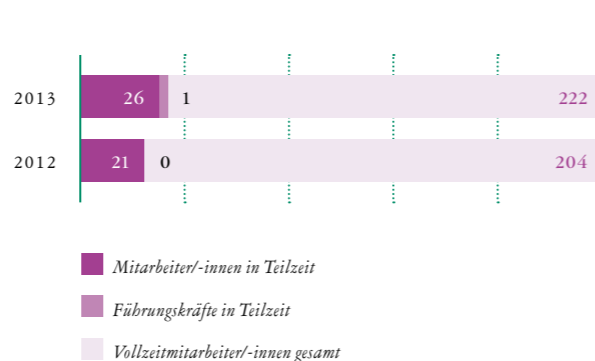
FORTBILDUNGEN

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur werden laufend fachliche und persönlichkeitsbildende Fortbildungen angeboten. Neu eingestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des höheren Dienstes nehmen regelmäßig an der Einführungsqualifizierung des höheren Dienstes teil. Führungskräfte nehmen an der Fortbildungsreihe für die mittlere Führungsebene teil. Außerdem werden Inhouse-Schulungen sowie Fortbildungsveranstaltungen zur Stärkung der Europafähigkeit durchgeführt.

BESCHÄFTIGTE IN TEILZEIT

Die Möglichkeit, in Teilzeit zu arbeiten, hat vor dem Hintergrund der Vereinbarkeit von Beruf und Familie einen hohen Stellenwert. Auch Führungskräfte haben grundsätzlich die Möglichkeit, in Teilzeit zu arbeiten.

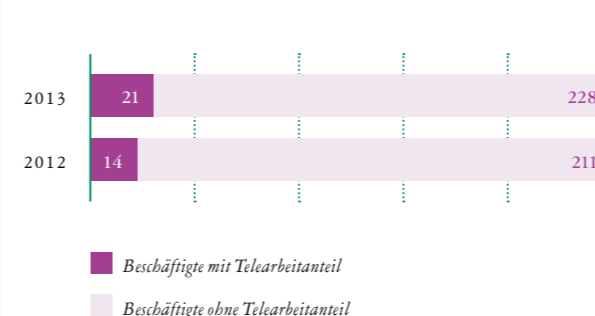
Teilzeitarbeit



TELEARBEIT

Telearbeit wird von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gut angenommen. Telearbeit soll eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie ermöglichen und durch Verringerung von Fahrtkosten zum Arbeitsplatz einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Telearbeit



BESCHÄFTIGTE IN ELTERNZEIT

Am 31.12.2012 waren zwei Mitarbeiterinnen und am 31.12.2013 drei Mitarbeiterinnen in Elternzeit. Die Möglichkeit, Elternzeit in Anspruch zu nehmen, haben in den Jahren 2012 und 2013 sowohl Männer als auch Frauen genutzt.

MASSNAHMEN UND ZERTIFIKATE FÜR FAMILIENFREUNDLICHKEIT

Um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu verbessern, werden

Beschäftigte in Elternzeit



flexible Arbeitszeitregelungen sowie individuelle, möglichst an den Bedürfnissen der Beschäftigten ausgerichtete Teilzeit- und Telearbeitsmodelle angeboten.

MASSNAHMEN BETRIEBLICHES GESUNDHEITSWESEN (BGM)

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unternimmt strategische Maßnahmen, um das BGM konzeptionell aufzustellen. Eine externe Gesundheitsmanagerin unterstützt das Ministerium dabei, Gesundheitsziele für das Haus zu entwickeln und geeignete gesundheitsfördernde Maßnahmen einzuleiten. Kennzahlen werden anhand einer Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter festgelegt, um die Zielerreichung messen zu können. Es werden gesundheitsfördernde Maßnahmen in Form von regelmäßigen Kursangeboten, Vorträgen, Gesundheitschecks, Untersuchungen, Impfungen, Aktionen wie beispielsweise die Teilnahme am Stuttgartlauf und eines Gesundheitstages im Ministerium angeboten. Auch dem Thema „Sucht“ soll künftig mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden. Eine Psychosoziale Beratungsstelle wird 2014 eingerichtet. Die Kursangebote sind regelmäßig mit ca. 15-20 Personen ausgebucht. An Fachvorträgen nehmen in der Regel ca. 30-50 Personen teil. Bei der Organisation von Gesundheitschecks und Arbeitsplatzbegehungen sind überwiegend alle zur Verfügung stehenden Planungszeiten ausgebucht. Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für das Jahr 2014 i.H.v. 30.000 Euro werden vollständig für die oben aufgeführten Maßnahmen eingesetzt.

SPORTFÖRDERUNG

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unterstützt die Teilnahme an Sportveranstaltungen. So haben sich beispielsweise 23 Personen aus dem Ministerium im Rahmen des BGM zum Stuttgart-Lauf 2014 angemeldet. Die Kosten (Anmeldegebühren, einheitliches Laufshirt) wurden aus Mitteln des BGM beglichen.

Nachhaltigkeits- checks

- ! Durchgeführte Nachhaltigkeitschecks im Überblick
- ! Ausgewählte Ergebnisse

4.1 Durchgeführte Nachhaltigkeitschecks im Überblick

Seit 2011 ist die sogenannte Nachhaltigkeitsprüfung für Gesetze, Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften und Kabinettsvorlagen in der Verwaltungsvorschrift zur Erarbeitung von Regelungen (VwV-Regelungen) verankert. Im Rahmen der Überarbeitung der VwV-Regelungen wurde die bisherige Nachhaltigkeitsprüfung zu einem Nachhaltigkeitscheck weiterentwickelt und an das neue Gliederungssystem der Nachhaltigkeitsstrategie angepasst.

Die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsprüfung zu einem Nachhaltigkeitscheck wird als Teil der Überarbeitung der VwV-Regelungen voraussichtlich erst in der zweiten Jahreshälfte 2014 wirksam. In diesem Bericht wird daher in erster Linie über die Verwendung des Instruments Nachhaltigkeitsprüfung und soweit möglich über den Nachhaltigkeitscheck berichtet.

GESETZE

Im maßgeblichen Zeitraum 2012/2013 wurden drei Gesetzentwürfe vom Ministerium gefertigt:

- Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung
- Gesetz zur Aufhebung des Fahrberechtigungsgesetzes
- Gesetz zur Änderung des Landesplanungsgesetzes

Bei dem Gesetz zur Änderung des Landesplanungsgesetzes und dem Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung wurde eine ausführliche Nachhaltigkeitsprüfung durchgeführt und als Anlage dem Gesetzentwurf der Landesregierung beigelegt. Die Nachhaltigkeitsprüfung war auch Gegenstand der Kabinettsvorlage, mit denen die Gesetzentwürfe zur Verbands- und Ressortanhörung beraten und freigegeben wurden. Bei zwei Gesetzentwürfen (Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung sowie Gesetz zur Aufhebung des Fahrberechtigungsgesetzes) wurde auf die Nachhaltigkeitsprüfung verzichtet, da die Erheblichkeitsschwelle der VwV Regelungen nicht erreicht wurde.

RECHTSVERORDNUNGEN (EINSCHLIESSLICH ZUSTÄNDIGKEITSVERORDNUNGEN) UND VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN

Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften (= verwaltungsinternes Reglement) sind genau wie Gesetze vom Geltungsbereich der VwV Regelungen erfasst, mit der Folge, dass auch für dieses Regelwerk eine Nachhaltigkeitsprüfung beziehungsweise ein Nachhaltigkeitscheck durchzuführen ist. Das Ministerium hat im Berichtszeitraum eine Vielzahl von Zuständigkeitsverordnungen neu erlassen bzw. vorhandene Verordnungen geändert. Zuständigkeitsverordnungen zeichnen sich regelmäßig durch einen gegen Nullgehenden Spielraum beim Ob und Wie der Regelung aus. Daraus folgt, dass Zuständigkeitsverordnungen faktisch nie die Erheblichkeitsschwelle der VwV Regelungen erreichen. Der Vollständigkeit halber werden in diesem Bericht alle Verordnungen, die in den Jahren 2012 bis 2014 entstanden oder angepasst wurden, aufgeführt, wengleich keine Nachhaltigkeitsprüfungen erforderlich waren:

- Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen für die ehrenamtlich tätigen Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes (Zweite Fahrberechtigungsverordnung) vom 23. Oktober 2012
- Verordnung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Festsetzung der Gebührensätze für öffentliche Leistungen der staatlichen Behörden für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (Gebührenverordnung MVI - GebVO MVI) vom 17. April 2012
- Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über fahrerlaubnis- und fahrlehrerrechtliche Zuständigkeiten (FeFahrZuVO) vom 3. Juni 2014

Im Berichtszeitraum hat das Ministerium die nachfolgenden Verwaltungsvorschriften erlassen. Für diese wurden keine Nachhaltigkeitsprüfungen durchgeführt, da diese nach der VwV Regelungen nicht erforderlich waren.

- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Änderung der Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums über die Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die brandschutztechnische Prüfung im baurechtlichen Verfahren (VwV-Brandschutzprüfung)
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Brandverhütungsschau (VwV-Brandverhütungsschau)
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Flächen für Rettungsgeräte der Feuerwehr auf Grundstücken und Zufahrten (VwV-Feuerwehrflächen)
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Ausführungsgenehmigungen für Fliegende Bauten und deren Gebrauchsabnahmen (FlBau-VwV)
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Kostentragung für weiße Einsätze in Wegweisern an Bundesstraßen und über die Richtlinien für die Aufstellung von nicht-amtlichen Wegweisern für Messen, Ausstellungen, sportliche und ähnliche temporäre Großveranstaltungen
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Durchführung von verwaltungseigenen Prüfungen für Straßenwärter und Straßenwärterinnen in Baden-Württemberg, nach den Richtlinien für verwaltungseigene Prüfungen

4.2 Ausgewählte Ergebnisse

Aus dem Geschäftsbereich des Ministeriums kann eine Nachhaltigkeitsprüfung (NHP) aus dem Bereich der Gesetzgebung beispielhaft aufgeführt werden. Diese erfolgte unter dem Reglement der seit 1. Januar 2011 geltenden gemeinsamen Verwaltungsvorschrift aller Ministerien zur Erstellung von Regelungen (VwV Regelungen). Diese verbindet die Regelungsfolgenabschätzung und die NHP. Insgesamt sind elf Ziele der nachhaltigen Entwicklung zu beleuchten, wobei nach cursorischer Prüfung nur die Zielbereiche genau untersucht werden, die tatsächlich berührt sind. Die NHP zu Vorhaben des Ministeriums zeichnet sich letztendlich durch im Ergebnis positive Aussagen und Prognosen aus. Ungewollte oder negative Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung werden erkannt, bleiben aber regelmäßig nicht als solche stehen. Tatsächlich wird versucht, die aufgrund der NHP voraussichtlich negativen Folgen exakt zu benennen und im Weiteren zu vermeiden oder zumindest zu minimieren.

WESENTLICHE ERGEBNISSE DER NACHHALTIGKEITSPRÜFUNG AM BEISPIEL DES GESETZENTWURFS ZUR ÄNDERUNG DES LANDESPLANUNGSGESETZES VOM 6. MÄRZ 2012 (GESETZENTWURF MIT NHP SIEHE LANDTAGSDRUCKSACHE 15/1368)

Im Rahmen der zur Verwirklichung der Politik der Nachhaltigkeit erforderlichen ökologischen Modernisierung soll die Energiewende in Baden-Württemberg vorgebracht und die Nutzung der Atomkraft endgültig beendet werden. Das Land hat deshalb die Absicht, den Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromerzeugung in Baden-Württemberg durch ein überdurchschnittliches Wachstum deutlich auszubauen. Bis zum Jahr 2020 sollen so mindestens 10 Prozent der Stromerzeugung aus „heimischer“ Windkraft gedeckt werden. Dieses Ziel kann nur durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen und unter Einbeziehung, Unterstützung und Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger erreicht werden. Da die bis dahin in den Regionalplänen festgelegten Vorranggebiete für Windkraftanlagen nicht ausreichten, um dieses Ausbauziel zu erreichen, müssen neue Standorte eröffnet werden.

Die rechtlichen Vorgaben zur Windkraftplanung sollten deshalb im Landesplanungsgesetz flexibilisiert werden: Seitdem kann die Regionalplanung nur Vorranggebiete für Windkraftanlagen festlegen, keine Ausschlussgebiete mehr.

Aufgrund der Änderung des Gesetzes mussten mögliche Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung vorab beurteilt werden, weshalb eine Nachhaltigkeitsprüfung durchgeführt wurde. Die vollständige NHP zum Gesetzentwurf zur Änderung des Landesplanungsgesetzes zeichnet sich durch umfangreiche Ausführungen zu den Kostenfolgen des Gesetzes aus. Grund dafür ist, dass die NHP zusammen mit der Regelungsfolgenabschätzung innerhalb eines Kapitels erfolgt. Letztendlich wurden unter Abwägung aller Belange die aus dem Gesetz resultierenden Anforderungen und Pflichten als verhältnismäßig erachtet. Die wesentlichen Ergebnisse der NHP können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Änderung des Landesplanungsgesetzes (LplG) wird sich positiv auf das Kriterium Arbeit und Beschäftigung auswirken; gerade kleine und mittlere Unternehmen können sich am Ausbau der Windkraftanlagen (WKA) beteiligen; Stärkung des Wirtschaftsstandorts Baden-Württemberg.
- Der Ausbau der Windkraftanlagen soll möglichst natur- und landschaftsverträglich erfolgen; natur-, landschafts-, und artenschutzrechtliche Beschränkungen müssen ebenso wie immissionsschutzrechtlich erforderliche Abstände beachtet werden. Eine mit diesen Belangen verträgliche Standortauswahl für WKA wird die Folge sein. WKA sind damit weiterhin in und in der Nähe von Wohnsiedlungen sowie u.a. in Naturschutzgebieten und der Kernzone des Biosphärengebiets Schwäbische Alb nicht möglich. Schutz- und Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten, insbesondere von Vogelschutzgebieten, sind zu berücksichtigen.

- Auch auf die weiteren Kriterien wie bspw. Öffentliche Haushalte, Justiz und Verwaltung, Energie und Klima, Globalisierung und internationale Verantwortung wird sich die Änderung des LplG positiv auswirken.

Im Rahmen der Änderung des Landesplanungsgesetzes wurde zudem eine – in dieser Form aufgrund einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung erst- und einmalige – Strategische Umweltprüfung durchgeführt, in der die Auswirkungen dieser gesetzlichen Aufhebung auf die Umwelt in einem Umweltbericht dargestellt, bewertet und in einem Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligungsverfahren überprüft wurden. Dabei wurden neben der Öffentlichkeit die Regionalverbände, die kommunalen Landesverbände und über 2.500 weiterer Träger Öffentlicher Belange zum Gesetzentwurf angehört. Das Öffentlichkeits- und Beteiligungsverfahren führte zu dem Ergebnis, dass dem Gesetzentwurf keine erheblichen Umweltauswirkungen entgegenstehen.



Ausblick

Baden-Württemberg setzt ehrgeizige Ziele für die Nachhaltige Entwicklung – auch im Geschäftsbereich des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur. Im vorliegenden Bericht sind neben den Zielen die Maßnahmen beschrieben, welche die Landesregierung selber ergreift, um die Ziele zu erreichen. Dieser Ansatz folgt dem Prinzip, zuerst die eigene Verantwortung wahrzunehmen und erst dann nach den Beiträgen anderer zu rufen. Allerdings ist Baden-Württemberg – wie alle Bundesländer – in starkem Maße von den politischen Entscheidungen der EU-, Bundes- und Kommunalebene abhängig. Im Bereich Verkehr ist es vor allem die Bundesebene, die die entscheidenden Rahmenbedingungen setzen muss. Die Landesregierung wirkt darauf ein, energisch, beharrlich und mit guten Argumenten, aber leider nicht immer erfolgreich.

Über die Qualität der Infrastruktur entscheidet der Bund durch die Bereitstellung der erforderlichen Mittel. Dazu hat Baden-Württemberg einstimmig mit den Verkehrsministern der anderen Bundesländer im Oktober 2013 einen Beschluss gefasst und ein mehrstufiges System zur Finanzierung des Erhalts der Verkehrsinfrastruktur vorgeschlagen. Auch für den Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastruktur hält der Bund die entscheidenden Hebel in der Hand. So finanziert der Bund über die Regionalisierungsmittel, das Entflechtungsgesetz und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erhebliche Anteile am ÖPNV. Die Unsicherheit bezüglich der weiteren Finanzierung dieser Gesetze droht, viele gute Initiativen für mehr Nachhaltigkeit auch in Baden-Württemberg zu behindern.

Ein zentrales Instrument für die Frage, wie die Infrastruktur von Bundesstraßen und Schienenwegen in Zukunft aussehen wird, ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP), den die Bundesregierung zur Zeit erarbeitet. In der Vergangenheit wurde hier immer wieder eine nicht finanzierbare Wunschliste zusammengetragen. In der

Folge ist der gültige Bundesverkehrswegeplan noch nicht abgearbeitet, bevor der neue Plan erstellt wird. Nachhaltigkeit muss Maßstab des derzeit in Arbeit befindlichen Plans werden. Insbesondere sollte der Bundesverkehrswegeplan in ein Verkehrsszenario eingebettet sein, das die Klimaschutzziele einhält. Denn andernfalls droht entweder die Verfehlung dieser Klimaschutzziele – mit dramatischen Folgen für den Planeten. Oder es drohen Fehlinvestitionen in eine nicht passende Verkehrsinfrastruktur. Beides zu vermeiden, ist eine große Herausforderung.

Im Güterverkehr entscheiden sich wesentliche Fragen des künftigen Verkehrs. Hier rechnen Unternehmen, Logistiker und Spediteure in Euro und Cent. Die Frage, auf welchem Verkehrsträger transportiert wird, hängt daher neben der Qualität der Alternativen unter anderem von der künftigen LKW-Maut ab. Wer eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene erreichen möchte, muss die LKW-Maut ausweiten. Zudem können hier Einnahmen erzielt werden, die für die notwendige Sanierung und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur dringend benötigt werden. Der Bund ist gefragt, seine Energie auf die Suche nach einer neuen Technik und einer besseren Vertragskonstruktion für die LKW-Maut zu richten und sie so schnell auf mehr Fahrzeuge und auf ein größeres Straßennetz auszuweiten.

Diese drei Beispiele verdeutlichen: Handeln für nachhaltige Entwicklung im Verkehrsbereich in Baden-Württemberg ist wichtig. Die Landesregierung geht die Schritte, die ihr möglich sind. Aber weitere politische Ebenen sind gefragt – ebenso wie auch private Unternehmen mit ihrer Innovationskraft und die Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Stimme und ihren täglichen Verkehrsentscheidungen. Nachhaltige Mobilität beginnt im Kopf – und sollte dort nicht enden.

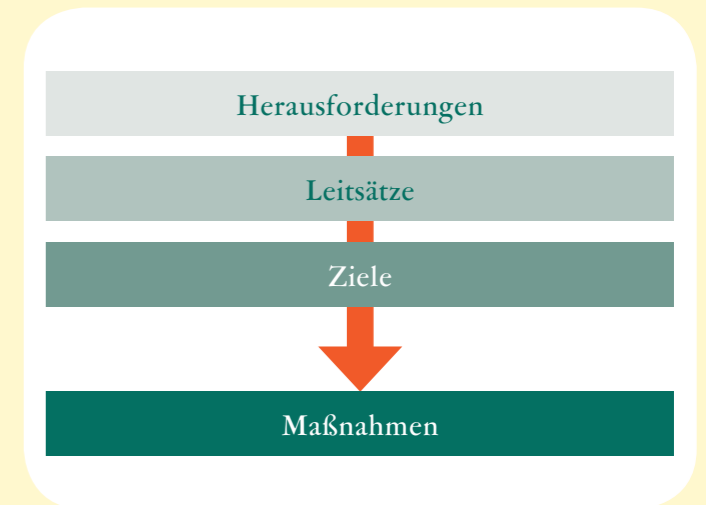
Anhang: Zieleprozess – Herausforderungen, Leitsätze, Ziele

In der Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie 2011 sollten keine allgemeinen Ziele nachhaltiger Entwicklung formuliert werden. Jedes Ressort hat stattdessen in seinem Politikbereich Ziele und Maßnahmen definiert, die dazu beitragen, die nachhaltige Entwicklung in Baden-Württemberg voranzubringen.

Der Benennung dieser Ziele und Maßnahmen der Ressorts ging ein abgestufter Prozess voraus. Die Landesregierung hat, mit Beratung durch den Beirat der Landesregierung für nachhaltige Entwicklung, zunächst Herausforderungen definiert, denen sich Baden-Württemberg stellen muss, will es die nachhaltige Entwicklung im Land vorantreiben. In einem nächsten Schritt wurden Leitsätze erarbeitet, die auf übergeordneter Ebene die Schwerpunkte der nachhaltigen Entwicklung im Land beschreiben.

Diese Herausforderungen und Leitsätze gaben den Rahmen vor für die politische Zielsetzung der Ministerien. Dabei galt es, die übergeordneten Leitsätze in konkretes politisches Handeln zu übersetzen und Ziele zu definieren. Diese Ziele sind überprüfbar und messbar formuliert. In einem nächsten Schritt wurden Maßnahmen benannt, mit deren Hilfe diese Ziele umgesetzt werden sollen. Dargelegt sind die Ziele und Maßnahmen in den vorliegenden Nachhaltigkeitsberichten.

Hierarchie im Zieleprozess



6.1 Herausforderungen und Leitsätze

Nachhaltigkeit, so das Ziel der Landesregierung, soll in allen Politikbereichen verwirklicht und das abstrakte Leitbild nachhaltiger Entwicklung konkretisiert und zugespitzt werden.

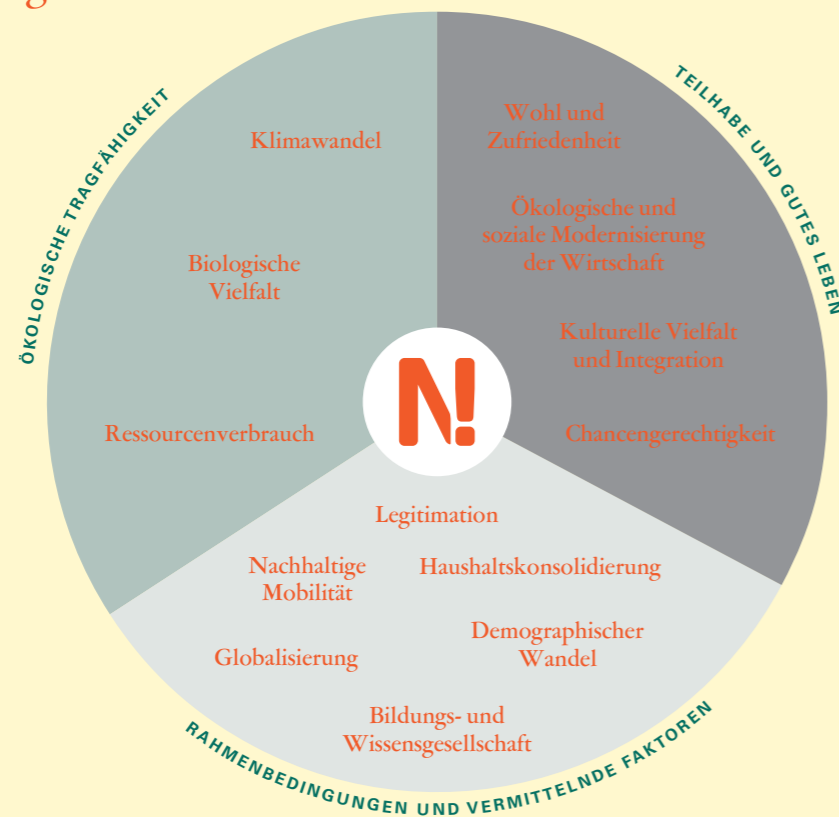
Der Koalitionsvertrag benennt bereits die politischen Herausforderungen, denen sich Baden-Württemberg auf seinem Weg hin zu einer nachhaltigen Entwicklung stellen muss. Der Zieleprozess ging deshalb zunächst von diesen im Koalitionsvertrag benannten Herausforderungen aus und nahm insbesondere solche in den Blick, die langfristige Auswirkungen auf die Handlungsoptionen und Gestaltungsmöglichkeiten der nachfolgenden Generationen haben.

Der Ordnungsrahmen für diese im Zieleprozess zunächst präzisierten Herausforderungen folgt dabei nicht der klassischen Unterscheidung der Nachhaltigkeitsdimensionen in Ökologie, Ökonomie und Soziales, sondern entwickelt diese weiter. Die neue Gliederung

umfasst die beiden Dimensionen „Ökologische Tragfähigkeit“ und „Teilhabe und Gutes Leben“ sowie die „Rahmenbedingungen und vermittelnden Faktoren“. Durch sie sollen die Verflochtenheit der verschiedenen Dimensionen, die gegenseitigen Abhängigkeiten und Zielkonflikte stärker zum Ausdruck gebracht werden.

Zentrale Herausforderungen in Bezug auf die Ökologische Tragfähigkeit sind beispielsweise der hohe Ressourcenverbrauch oder der Verlust der biologischen Vielfalt. Im Bereich der Teilhabe und des Guten Lebens ist zum Beispiel die ökologische und soziale Modernisierung der Wirtschaft genannt, ebenso wie die Verwirklichung von gleichen Chancen auf gesellschaftliche Teilhabe. Dabei gilt es, die Rahmenbedingungen im Blick zu behalten, die hierbei von entscheidender Bedeutung sind. Ein hoher Schuldenberg schränkt beispielsweise den Handlungsspielraum künftiger Generationen ein

Herausforderungen



Die benannten Herausforderungen wurden im Rahmen des Zieleprozesses anschließend in Leitsätze übersetzt.

Diese sind Handlungsleitsätze: Sie legen auf übergeordneter Ebene politische Ziele fest und definieren die Schwerpunkte der nachhaltigen Entwicklung im Land.

Leitsätze

Nachhaltig handeln in Baden-Württemberg heißt, ...

- die Energiewende zügig und sicher unter Einbindung der Zivilgesellschaft umzusetzen.
- Klimaschutz als Querschnittsaufgabe wahrzunehmen und umweltbezogene Gefahren infolge des Klimawandels zu minimieren.
- innovative, umweltgerechte und soziale Mobilitätskonzepte zu fördern und umzusetzen.
- eine zukunftsgerechte Stadt- und Raumentwicklung umzusetzen.
- den Einsatz von Ressourcen zu optimieren und das Wirtschaftswachstum vom Verbrauch natürlicher Rohstoffe zu entkoppeln.
- die Lebensgrundlagen, die vielfältige Natur und die einzigartigen Kulturlandschaften des Landes zu schützen und zu erhalten sowie Belastungen für Mensch, Natur und Umwelt möglichst gering zu halten.
- den Wandel der Wirtschaft in Richtung Nachhaltigkeit unter Berücksichtigung der Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und unter Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit sowie der Stärkung der Anpassungsfähigkeit voranzutreiben.
- verantwortungsbewusste Konsumstile zu fördern.
- den Haushalt zugunsten nachfolgender Generationen in sozial verantwortbarer Weise zu konsolidieren.
- im Rahmen der Globalisierung Verantwortung für eine faire Entwicklung zu übernehmen und die Stärken Baden-Württembergs international einzubringen.
- eine leistungsfähige Wissenschaft und Forschung zu fördern, um Spitzenleistungen zu ermöglichen sowie Innovationen zu unterstützen.
- Bildungsgerechtigkeit für alle sowie Gestaltungskompetenz für nachhaltige Entwicklung zu fördern.
- allen Menschen im Land eine faire und gleiche Teilhabe sowie gleiche Chancen in der Gesellschaft zu eröffnen.
- Entscheidungen offen und transparent unter frühzeitiger Einbindung der Zivilgesellschaft des Landes zu treffen.
- gesellschaftliche und kulturelle Vielfalt als Bereicherung anzuerkennen und jeglichen Formen von Ausgrenzung effektiv entgegenzutreten.
- eine gesundheitsfördernde Lebenswelt zu stärken.
- den Menschen ein Leben in Sicherheit zu ermöglichen.

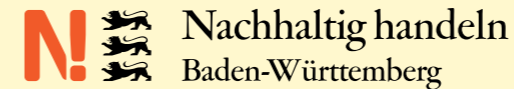
6.2 Ziele und Maßnahmen

Herausforderungen und Leitsätze nachhaltiger Entwicklung bildeten den Rahmen für die Entwicklung konkreter politischer Ziele. Die übergeordneten Leitsätze sollten dabei in konkretes politisches Handeln übersetzt und messbar gemacht werden.

Die Ministerien haben in ihrem Politikbereich deshalb Ziele einer nachhaltigen Entwicklung benannt. Diese Ziele sind mittelfristig angelegte Ziele, die dazu beitragen, die Leitsätze umzusetzen. Sie sind konkret und nachprüfbar formuliert und den Leitsätzen, die für das jeweilige Ressort relevant sind, zugeordnet.

Um darzulegen, wie diese Ziele erreicht werden sollen, haben die Ressorts nachprüfbar und messbare Maßnahmen entwickelt. Die Ziele und Maßnahmen im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichte sind nicht die einzigen Ziele der Ressorts, es gibt weitere relevante politische Schwerpunkte, die nicht deshalb obsolet sind, nur weil sie nicht im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie in den Vordergrund gerückt werden. In den vorliegenden Berichten werden bestimmte Ziele hervorgehoben, die politische Priorität bei der Stärkung der nachhaltigen Entwicklung haben und an deren Erreichung sich das Ressort messen lassen will.

Für die Ziele im Rahmen der vorliegenden Nachhaltigkeitsberichte wurde ein Zeitraum bis 2020 in den Blick genommen. In der Fortschreibung der Nachhaltigkeitsberichte in den kommenden Jahren wird dieser Zeitraum sukzessive erweitert.



HERAUSGEBER

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg
Hauptstätter Str. 67
70178 Stuttgart

REDAKTION

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg

GESTALTUNG

ÖkoMedia GmbH
www.oekomedia.com

COPYRIGHT

© 2015, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg

MEHR INFOS

www.nachhaltigkeitsstrategie.de
Der Nachhaltigkeitsbericht 2014 steht zum Download unter www.mvi.baden-wuerttemberg.de im Servicebereich zur Verfügung.
Er kann bezogen werden beim:
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Postfach 10 34 52, 70029 Stuttgart
Telefon: 0711 231-4 Fax: 0711 231-5819
Email: presse@mvi.bwl.de

BILDNACHWEIS

Seite 1: Tobias Hase - Picture-Alliance
Seite 3, 21, 29, 56: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Seite 6: Andreas Mann
Seite 8, 46: ÖkoMedia
Seite 10: CAR2GO
Seite 18: beatuerk - Fotolia
Seite 22: EnBW
Seite 24: Arno Burgi - Picture-Alliance
Seite 25: Claudio Divizia - Fotolia
Seite 34: Peter Atkins - Fotolia
Seite 37: Dieter Hawlan - Fotolia
Seite 38: Jürgen Fälchle - Fotolia
Seite 40, 43, 72, 80: Manfred Grohe
Seite 44: Jacek Chabraszewski - Fotolia
Seite 51: Robert Grahn - Picture-Alliance
Seite 52/53, 54: Joachim Röttgers
Seite 58: Sunny_baby - Fotolia
Seite 61: shock - Fotolia
Seite 62: Mettus - Fotolia
Seite 68: Robert Kneschke - Fotolia
Seite 78: Rochau - 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 Parteinahme des Herausgebers bzw. 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.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR