



ECKPUNKTEPAPIER

Halbzeit der Agenda 2030: Integrierte Umsetzung durch Nachhaltigkeitsstrategien

Wie kann das Tempo in den Transformationsbereichen Kreislaufwirtschaft, nachhaltiges Bauen und Verkehrswende erhöht werden?

Angesichts der Herausforderungen der multiplen Krisen steigt die Bedeutung der globalen Nachhaltigkeitsziele. Denn in Anbetracht der Bewahrung der planetaren Grenzen, kann die sozial-ökologische Transformation keinen weiteren Aufschub dulden – eine Erreichung der 17 globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung der Agenda 2030 wird aktuell bei weniger als 20 Prozent der evaluierbaren Unterziele¹ verzeichnet. Ambitionierte Nachhaltigkeitsstrategien auf kommunaler, Länder- und Bundesebene können als Kompass dienen, doch muss deren Wirksamkeit sowie eine verstärkte vertikale und horizontale Integration, mit Hilfe struktureller und inhaltlicher Maßnahmen erhöht werden.

Die Regionale Netzstelle Nachhaltigkeitsstrategien West (RENN.west) ist Teil des bundesweiten RENN-Netzwerks, das durch das Bundeskanzleramt und den Rat für Nachhaltige Entwicklung unterstützt wird und in Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz sowie dem Saarland aktiv ist. Ziel der RENN.west ist es, durch Diskursformate zum Wissensaustausch anzuregen, gute Lösungsansätze zu verbreiten und Transformationsprozesse für eine Nachhaltige Entwicklung mitzugestalten.

2023 hat sich RENN.west gezielt den Transformationsbereichen **Kreislaufwirtschaft, nachhaltiges Bauen und Verkehrswende** gewidmet und sich die Fragen gestellt, inwiefern eine nachhaltige Entwicklung in diesen Bereichen hinreichend durch Nachhaltigkeitsstrategien unterstützt wird und wie das Umsetzungstempo in diesen Transformationsbereichen erhöht werden kann. Im RENN.west-Gebiet hat im Rahmen unterschiedlicher Formate² sowie mit diversen Zielgruppen³ eine Auseinandersetzung mit diesen Fragen stattgefunden.

Im Folgenden werden, als Resümee der Formate, Handlungsbedarfe der Transformationsbereiche identifiziert. Darüber hinaus werden Bezüge zu den Hebeln der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie gezogen und Indikatoren vorgeschlagen, deren Aufnahme in die Nachhaltigkeitsstrategien aller Ebenen geprüft werden sollte, soweit diese nicht schon Teil der Strategien sind.

¹ Sachs, J.D., Lafortune, G., Fuller, G., Drumm, E. (2023). Implementing the SDG Stimulus. Sustainable Development Report 2023

² Unter anderem im Rahmen von Länderforen, N-Forum, N-Lounge, Kommunaltraining, WinterSchool, Formaten zum Gemeinschaftswerk. Mehr Informationen [hier](#)

³ Fach-Expert*innen aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Zivilgesellschaft

Kreislaufwirtschaft

Der Transformationsbereich Kreislaufwirtschaft spielt vor allem in Bezug auf die Rohstoffproduktivität in den Nachhaltigkeitsstrategien vieler Bundesländer eine Rolle. Einige Länder haben bereits Ressourcen- oder Bioökonomiestrategien auf den Weg gebracht. Hierbei geht es zumeist darum, den Lebenszyklus von Produkten zu optimieren, Abfall zu minimieren und Ressourcen effizient zu nutzen. Für die Bewältigung globaler Umweltauswirkungen und Ressourcenknappheit braucht es über die Nachhaltigkeitsstrategien der Länder jedoch eine stärkere Verschränkung mit der Umsetzung weiterer Ziele z.B. im Bereich Bauen und Wohnen, der Biodiversität oder globaler Partnerschaften. Zirkuläres Wirtschaften bietet großes Potential für die Schaffung von „grünen“ Arbeitsplätzen sowie die Verringerung von Abhängigkeiten von Rohstoff-Lieferant*innen und sollte daher stärker als bisher in Nachhaltigkeitsstrategien Berücksichtigung finden und mit konkreten Maßnahmen versehen werden.

Folgende Handlungsbedarfe wurden identifiziert:

1. Aufklärungsoffensive für mehr Bildung und Befähigung im Kontext der Kreislaufwirtschaft und Bioökonomie

Der Wissenstransfer zwischen Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft innerhalb und zwischen den Bundesländern sollte gestärkt werden. Die Transformation zum zirkulären Wirtschaften erfordert systemisches Denken und die Zusammenarbeit verschiedener Akteursgruppen. Damit verbunden ist auch ein Paradigmenwechsel, sodass jede Art von Abfall als Ressource betrachtet werden sollte – wie als beispielhafter Grundsatz cradle2cradle. Insbesondere die Kompetenzen von Entscheidungsträger*innen in Kommunen sowie Landeseinrichtungen sollten gestärkt werden, da sie als Multiplikator*innen wirken. Eine Inbezugnahme der Themen in der Berufsausbildung, Lehre und Studiengängen wäre ebenfalls von hoher Relevanz, um Menschen und Berufsbilder frühzeitig auf ein zirkuläres Wirtschaften vorzubereiten.

Hebel: Gesellschaftliche Mobilisierung und Teilhabe
Folgender Indikator bietet sich zur Prüfung an: Geschultes Personal

2. Einrichtung einer Ressourcenagentur inkl. digitaler Plattformen für Stoffströme

Um die Nutzung von Ressourcen zu optimieren und möglichst auch Stoffstromkreisläufe lokal und regional zu schließen, sollte eine Ressourcenagentur eingerichtet werden. Als koordinierende Instanz, verfügt die Institution über eine digitale Plattform, bei der Stoffströme gemeldet, dargestellt und angeboten werden können. Die Agentur dient als Kompetenzzentrum für Verwertung und erhebt darüber hinaus Daten, um die Ressourcenströme mit globalen Handelspartnern sowie innerhalb der Bundesländer sichtbar und nachvollziehbar zu machen. Neben der verbesserten Transparenz zu Ressourcenkreisläufen in den Bundesländern können Ressourcen, Vorprodukte und Materialien regionaler organisiert und gehandelt werden.

Hebel: Governance & Digitalisierung
Folgende Indikatoren bieten sich zur Prüfung an: Stoffstrom-Datenverfügbarkeit, Ressourcenbilanz, Gesamtrohstoffproduktivität, Reduktion absoluter Ressourcenverbrauch, Circular Material Use Rate (CMU)

3. Kreislauffähigkeit von Produkten in der öffentlichen Beschaffung berücksichtigen

Die öffentliche Beschaffung von Land und Kommunen z.B. auch in den ressourcenintensiven Bereichen des Gebäude- und Straßenbaus ist ein wesentlicher Hebel, um zur Nutzung von Produkten und Rohstoffen beizutragen, die möglichst hohen ökologischen und sozialen Kriterien genügen. Die Kreislauffähigkeit und Verwertung sind als Kriterium (z.B. Siegel) in der öffentlichen Vergabe wenig präsent. Auch Geschäftsmodellinnovationen oder Services wie „Mieten statt Kaufen“ sollten im größeren Kontext wie der Landes- oder Kommunalverwaltung geprüft werden und Anwendung finden z.B. auch mit Blick auf smarte Stadtentwicklungskonzepte und Neubaugebiete, die verschiedene Bedürfnisse im Bereiche Wohnen und Mobilität im Blick haben. Dem Zielkonflikt einer möglichst wirtschaftlichen Vergabe sollte aktiv durch Beschaffungsrichtlinien und Weiterbildung begegnet werden. Die öffentlichen Beschaffungsplattformen (u.a. Kaufhaus des Landes, Kommunales Kaufhaus) und die Warengruppen sollten in Bezug auf zirkuläres Wirtschaften geprüft werden, um Potentiale daraus abzuleiten.

Hebel: Finanzen
Folgende Indikatoren bieten sich zur Prüfung an: Circular Material Use Rate (CMU) bei öffentlich beschafften Produkten, Holzbauquote

Verkehrswende

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und jeder sollte Zugang zu sicherer, komfortabler, zuverlässiger sowie aktiver Mobilität haben. Um die notwendigen Rahmenbedingungen dafür und für ein nachhaltiges Verkehrsangebot zu schaffen, bedarf es ambitionierter und quantifizierter Zielwerte, Indikatoren und Maßnahmen in den Nachhaltigkeitsstrategien der Länder. Die Strategien weisen zwar mehrere und unterschiedliche Themen mit Mobilitätsbezug in ihren Zielsystemen auf, doch braucht es grundsätzlich ein höheres Ambitionsniveau und mehr Tiefe für eine beschleunigte Umsetzung der Agenda 2030. Vor allem die Bereiche soziale Gerechtigkeit, ÖPNV, alternative Antriebe, Biodiversitätsverlust durch Zerschneidung von Lebensräumen und hohe THG-Emissionen sowie die Chancen von aktiver Mobilität sollten mehr Beachtung finden und eine tiefere Auseinandersetzung erhalten.

Folgende Handlungsbedarfe wurden identifiziert:

1. Bedarfsgerechter Ausbau – soziale Gerechtigkeit und Verlässlichkeit des Mobilitätsangebotes

Mobilitätsmuster und Anforderungen an Verkehrsmittel unterscheiden sich je nach körperlichen Bedürfnissen, Geschlecht, Alter, sozialem Hintergrund und Wohnsituation. Um ein barrierefreies, gerechtes und flexibles Mobilitätsangebot zu schaffen, müssen die Bedarfe der Bürger*innen verstärkt regional- bzw. lokal-spezifisch in Form von Beteiligungsformaten und wissenschaftlicher Forschung ermittelt und die Berücksichtigung dieser umgesetzt werden. Zu einem möglichst uneingeschränkten Zugang zur Mobilität gehört zudem die Bezahlbarkeit der öffentlichen und auch individuellen Verkehrsmittel. Für mehr Verlässlichkeit und Flexibilität bedarf es, neben der Instandhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen auch den Aufbau von ausreichend Fachpersonal mit einkalkulierter Rückfallebene bei Ausfällen. Wissenschaftliche Datengenerierung, bedarfsgerechte infrastrukturelle Anpassungen in den Kommunen und in der Region, die Ausbildung von Fachpersonal sowie die Einbindung von Partizipation mit transparenten Folgen müssen durch die Landesregierungen monetär und strukturell gefördert werden, um Kommunen und Unternehmen entsprechend zu unterstützen.

Hebel: Gesellschaftliche Mobilisierung und Teilhabe, Finanzen, Wissenschaft, Forschung und Digitalisierung
Folgende Indikatoren bieten sich zur Prüfung an: Anteil barrierefreie Haltestellen und Verkehrsmittel, max. Reisezeit von jeder Haltestelle zum nächsten Mittel-/Oberzentrum, Höhe Fördermittel, Fachkräfte pro Kopf

2. Infrastruktur für aktive Mobilität - Shift zu emissionsarmen Alternativen und Verkehrsreduktion

Der Wandel zur „Fahrradstadt“ und zur flächendeckenden Nutzung alternativer Antriebe erfordert infrastrukturelle Investitionen, den Einsatz von Radverkehrs- und Fußverkehrsbeauftragten, den Ausbau alternativer Antriebe sowie einen Mindestpreis für das Parken im öffentlichen Raum. Dies muss vor allem durch die Kommunen geschehen, welche auf Landesebene finanziell dazu befähigt werden müssen. Anreize für aktive Mobilität müssen durch ein schnell zugängliches, sicheres, durchgängiges und attraktives Fuß- und Radwegenetz geschaffen werden. Zudem sind sichere und barrierefreie Fahrradstellplätze am Wohnort, an Haltestellen und an öffentlichen Gebäuden wesentlich für die Attraktivität des Radfahrens. Darüber hinaus ist zu prüfen, inwiefern das Pendler*innenaufkommen durch Digitalisierungsmaßnahmen und das Querschnittsthema Wohnraum reduziert werden kann. Hierfür sollten vor allem auch Maßnahmen zu Infrastrukturverbesserungen für den ländlichen Raum in den Blick genommen werden.

Hebel: Finanzen, Governance, Digitalisierung
Folgende Indikatoren bieten sich zur Prüfung an: Investitionen pro Kopf, Fahrradstraßen in km, Zugänge zum nächsten Radschnellweg im Umkreis von max. x km, Anzahl sicherer Stellplätze (nach Abstellorten), Anteil alternativer Antriebe

3. Gesetzliche Rahmenbedingungen - Senkung THG-Emissionen, Flächeninanspruchnahme und Erhalt der Artenvielfalt

Die Dringlichkeit der Transformation erfordert schnelles Handeln und Flexibilität. Insbesondere im baulichen Bereich braucht es eine Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, Bürokratieabbau und die Identifikation von Zielkonflikten, so wie z.B. beim Thema bauliche Verdichtung durch Gebäudeumnutzung und damit einhergehende Hürden durch die Stellplatzverordnung. Gesetzliche Vorgaben müssen den Weg in eine nachhaltige Mobilität vorantreiben und nicht verlangsamen. In Bezug auf THG-Emissionen bietet sich der verstärkte Einsatz von Tempolimits in Innenstädten und auf den Autobahnen an. Zum Schutz von Biodiversität ist eine systematische Parkraumreduktion zugunsten von Grünflächen (s. Klimafolgenanpassung und Schwammstädte) sowie die Regulation der Flächeninanspruchnahme und des Anteils der Landschaftszerschneidung durch Verkehrsflächen notwendig.

Hebel: Governance
Folgende Indikatoren bieten sich zur Prüfung an: Anteil Parkraum, Anteil Straßen mit Tempo x, Landschaftszerschneidung in Maschenweite

Nachhaltiges Bauen und Wohnen

Da über ein Drittel der deutschen Treibhausgasemissionen durch den Bausektor in Deutschland entstehen, gleichzeitig jedoch bezahlbarer Wohnraum knapp ist und geschaffen werden soll, gilt es die Bau- und Wohnwende sozial-ökologisch voranzutreiben. Doch bisher stehen unter anderem Gesetze, Verordnungen oder Förderkriterien den Potenzialen des ressourcenschonenden, sozial-ökologischen Bauens sowie des bezahlbaren Wohnens im Weg. In den meisten Bundesländern fehlen entsprechende Ziele in Nachhaltigkeitsstrategien oder sollten ambitionierter gesetzt und mit konkreten Maßnahmen hinterlegt werden.

Folgende Handlungsbedarfe wurden identifiziert:

1. Fokussierung auf die (Um)Nutzung des Bestands zum Einsparen grauer Energie im Bausektor

Um graue Energie⁴ zu sparen, braucht es in Kommunen und auf Landesebene eine stärkere Fokussierung auf die (Um-)Nutzung von Bestand statt auf den Neubau. Aktuell geltende Strategien, Gesetze, Verordnungen, politische Rahmenbedingungen und die Fördermittelpraxis müssen angepasst werden. Die Flexibilisierung und Anpassung der Landesbauordnungen an Nachhaltigkeitskriterien, das Knüpfen von Fördermitteln an die Nutzung des Bestandes, das Anpassen des Denkmalschutzes an Nachhaltigkeitskriterien, das Einführen von Kriterienkatalogen für eine neue Flächeninanspruchnahme sowie das Ausweiten von Mindestsanierungsverpflichtungen in Verordnungen der Länder nach dem Baugesetzbuch (BauGB) und dem Gebäudeenergiegesetz (GEG) sind damit zentrale Maßnahmen. Die Nutzung von Leerstand, An- und Umbauten als Elemente der Nachverdichtung sind damit zentrale Stellschrauben der Bauwende. Die Nutzung von Leerstand hat zudem nicht nur positive ökologische Auswirkungen, da auf diese Weise kostengünstig und schnell neuer Wohnraum erschlossen werden kann.

Hebel: Governance, Finanzen

Folgende Indikatoren bieten sich zur Prüfung an: Sanierungsquote bzw. -rate, Rückbauquote, Abrissquote, Flächeninanspruchnahme, Leerstandsquote, Holzbauquote

2. Schaffung bezahlbaren Wohnraums

Um der Wohnungsknappheit und steigenden Mietpreisen entgegenzuwirken und die soziale Dimension des Wohnens stärker in den Blick zu nehmen, sollten im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategien Ziele, Indikatoren und Maßnahmen zum „Bezahlbaren Wohnen“ aufgenommen und mit ambitionierten Zielen unterlegt werden. Kommunen brauchen stärkere Unterstützung, um vorhandene Förderprogramme zum Schaffen bezahlbaren Wohnraums oder gemeinschaftlichen Wohnens besser nutzen zu können. Bestehende Fördermaßnahmen sollten im Austausch mit Stakeholdern evaluiert und angepasst werden, beispielsweise um bürokratische Hürden abzubauen. Die verstärkte Kommunikation des Engagements von Vorreiterkommunen und von vorhandenen Förderprogrammen, kann zudem zum Nachahmen anregen.

Weitere mögliche Maßnahmen sind das Pflegen von Kontakten zu den „Bündnissen für bezahlbares Wohnen“ der Bundesländer, z.B. über die Aufnahme von Vertreter*innen in Nachhaltigkeitsräten sowie (inter-)kommunale Vernetzungsangebote zum bezahlbaren Wohnen. Gesellschaftlich sollte auf die Entstigmatisierung sozial geförderten Wohnraums hingewirkt werden, um in Kommunen, Nachbarschaften und bei Vermieter*innen eine größere Akzeptanz zur Planung entsprechenden Wohnraums zu erreichen.

Hebel: Governance, Finanzen, Gesellschaftliche Mobilisierung und Teilhabe

Folgende Indikatoren bieten sich zur Prüfung an: Überlastung durch Wohnkosten, Überbelegung von Wohnraum bzw. Wohnfläche pro Kopf

3. Synergien der Wohn-Potenziale im ländlichen Raum besser nutzen und ländlichen Raum besser an- und verbinden

Der ländliche Raum ist von spezifischen Problemen geprägt: Neben Leerstand und verlassenem Dorfkern, breiten sich Neubaugebiete am Dorfrand immer weiter aus. Eine hohe Flächeninanspruchnahme, Neuversiegelungen und eine geringe Siedlungsdichte sowie fehlende An- und Verbindungen zwischen Dörfern und deren Ober- und Mittelzentren stehen jedoch den Zielen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie entgegen. Jedoch bietet der ländliche Raum großes Potenzial: Die (Um-)Nutzung von Leerstand kann durch einen angepassten Denkmal- und Brandschutz begünstigt werden, was insbesondere in ländlichen Regionen durch ältere (Fachwerk-)Gebäude eine hohe Relevanz hat. Förderprogramme der Länder für die (Um-)Nutzung des Bestandes können mit einem Fokus auf gemeinschaftliches und/oder generationenübergreifendes Wohnen zudem auf die sich wandelnde Sozialstruktur einzahlen. Etwaige Förderprogramme gilt es jedoch zu vereinfachen, Eigenanteile zu reduzieren und zu kommunizieren. Ein Ausbau des ÖPNV, die Einführung von

⁴ Energiemenge, die für Herstellung, Transport, Lagerung, Verkauf und Entsorgung eines Produktes – oder eines Gebäudes – aufgewendet werden muss.

Mobility as a Service-Produkten sowie von Apps zur Koordination von Mitfahrgelegenheiten, fördern eine bessere Anbindung und tragen damit zum Klimaschutz bei.

Hebel: Governance, Finanzen, Gesellschaftliche Mobilisierung und Teilhabe
Folgende Indikatoren bieten sich zur Prüfung an: Anbindung von ländlichen Regionen (Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln [z.B. von ÖPNV bis zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum]), Verbindung innerhalb ländlicher Regionen (Bspw. Reisezeit zwischen Dörfern mit ÖPNV), Leerstand im ländlichen Raum, Wohnfläche pro Kopf (im ländlichen Raum), Siedlungsdichte, Flächeninanspruchnahme



Die Regionale Netzstelle Nachhaltigkeitsstrategien West (RENN.west) ist ein Netzwerk aus Nachhaltigkeitsakteuren in Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland, das Ende 2016 mit der Neuauflage der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie zusammen mit drei weiteren regionalen Netzwerken gegründet wurde. Ziel der RENN.west ist es, zum Wissensaustausch anzuregen, gute Lösungsansätze zu verbreiten und die politischen Rahmenbedingungen für eine Nachhaltige Entwicklung Deutschlands weiterzuentwickeln.



Impressum

Herausgeber:

Regionale Netzstelle Nachhaltigkeitsstrategien West
c/o Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V.
Deutsche Str. 10 • 44339 Dortmund
west@renn-netzwerk.de

V.i.S.d.P.:

Dr. Klaus Reuter
Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V.
Konsortialführung RENN.west
Deutsche Straße 10 • 44339 Dortmund
www.lag21.de

Weitere Informationen:

www.renn-netzwerk.de/west
www.ziele-brauchen-taten.de
@RENNwest

Dortmund, 12/2023



@renn.west



@RENNwest



@RENN.west



[RENNwest](#)

EIN NETZWERK DES



Rat für
NACHHALTIGE
Entwicklung

