D-06

Verkehrswende jetzt - 135 Mio t CO2 zuviel aus dem Verkehrssektor verhindern - die Klimaziele von Paris erreichen!

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

47. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
DIGITAL - 28. - 29. Januar 2022

Antragsteller*in:	Klaus Lengefeld (KV Frankfurt)
Tagesordnungspunkt:	D Dringlichkeitsanträge

Antragstext

Bündnis 90/Die Grünen fordert die Bundesregierung auf, wie im Koalitionsvertrag, Seite 175, Zeilen 5942-5944 vorgesehen, umgehend einen Kabinettsausschuss zu bilden „zur ressortübergreifenden Koordinierung besonderer Ziele des Koalitionsvertrages“, namentlich zur Koordinierung der Maßnahmen zur Einhaltung der durch das Bundes-Klimaschutzgesetz vorgegebenen jährlichen Klimaziele im Verkehrssektor.

Denn diese auf Basis des Urteils des Bundesverfassungsgerichts im Klimaschutzgesetz verbindlich vorgeschriebenen Klimaziele werden gemäß der Prognose der gerade vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vorgelegten Eröffnungsbilanz Klimaschutz im Sektor Verkehr bis 2030 um kumuliert 271 Mio t CO2-Emissionen überschritten werden (s. Seite 5 der Eröffnungsbilanz). Das ist mehr als der gesamte jährliche CO2-Ausstoß der 30 klimaschädlichsten Kohlekraftwerke und entspricht 37% der CO2-Emissionen in Deutschland im Jahr 2020.

Des Weiteren stellt die Eröffnungsbilanz fest, dass selbst bei Erreichen des ambitionierten Zieles von 15 Mio vollelektrischen Pkw im Jahr 2030 diese Klimaschutzlücke nur etwa zur Hälfte geschlossen werden kann, sodass der Verkehrssektor bis 2030 135 Mio t CO2 zuviel emittieren wird. Damit ist die auf Seite 5, Zeile 52 des Koalitionsvertrages vereinbarte „oberste Priorität“ der Regierungskoalition, die Klimaschutzziele von Paris zu erreichen und die an vielen Stellen dieses Vertrages festgeschriebene Einhaltung des 1,5-Grad-Pfades extrem gefährdet, ebenso wie das Ziel, mit aller Kraft zu vermeiden, dass Deutschland aufgrund einer Nichterreichung seiner Klimaziele EU-Emissionshandels-Zertifikate im Rahmen der EU-Lastenteilung kaufen muss, die den Bundeshaushalt belasten (s. Koalitionsvertrag S.55, Zeilen 1793-95).

Dieser Kabinettsausschuss soll unter Federführung des für Klimaschutz zuständigen BMWK folgende sich aus dem Koalitionsvertrag ergebenden Aufgaben wahrnehmen:

- Wie auf Seite 161, Zeilen 5456-58 des Koalitionsvertrages vereinbart, „für die gesamte Legislaturperiode alle Ausgaben“ im Verkehrsbereich als dem investitionsstärksten, umwelt- und klimaproblematischsten „auf den Prüfstand“ stellen „und eine strikte Neupriorisierung am Maßstab der Zielsetzungen in diesem Koalitionsvertrag“ festlegen, insbesondere der darin festgelegten obersten Priorität, die Klimaschutzziele von Paris zu erreichen, sowie für den geforderten „stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung …mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke“ (Brücken). (S. 48, Zeilen 1550-51).

- Dafür sorgen, dass die laufende Bedarfsplanüberprüfung zum Bundesverkehrswegeplan 2030
(BVWP) sich dieser Ausgabenprüfung und Neupriorisierung unter den zugrunde liegenden umwelt-, klima- und haushaltspolitischen Anforderungen und dem dringenden

Sanierungsbedarf unterwirft und die dabei angewendeten Kriterien und Verfahren, insbesondere die Nutzen-Kosten-Analyse entsprechend angepasst werden.

- Die bestehenden rechtlichen Möglichkeiten nutzen und erweitern, damit alle Maßnahmen im Verkehrssektor, die von einer Neupriorisierung betroffen sein können, bis zum Abschluss dieser Prüfung nicht weiter vorangetrieben werden. Das betrifft insbesondere die geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen von Bundesfernstraßen, die im BVWP sowohl die größten Klimarisiken als auch mit mehr als 50 Milliarden Euro den größten Investitionsanteil ausmachen.

- Sicherstellen, dass der im Koalitionsvertrag, S.49, Zeilen 1550-1551 vereinbarte „stärkere Fokus auf Erhalt und Sanierung … mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke“ umgesetzt wird und die für den Aus- und Neubau vorgesehenen Mittel von 50 Milliarden Euro komplett dafür umgeschichtet werden. Denn laut der gerade publik gewordenen internen Analyse der Autobahn GmbH müssen jedes Jahr statt der bisher erwarteten 200 in Zukunft 400 Autobahnbrücken erneuert, die meisten davon abgerissen und neu gebaut werden. https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/deutschland-bruecken-sind-noch-maroder-als-befuerchtet-a-4ae84c75-afaf-444d-ac0a-dd3016638def . Und die dadurch zu erwartenden Zeitverluste und zusätzlichen Emissionen auf den Umleitungsstrecken alle berechneten Zeitersparnisse und Klimaschäden für die Neubaustrecken um ein Mehrfaches überschreiten und die Umwelt- und Klimabilanz im Verkehr noch katastrophaler machen.

- Den Prozess zur Erreichung des gemäß Koalitionsvertrag, Seite 48, Zeilen 1554-57 „neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen“ ressortübergreifend koordinieren, insbesondere den „parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung“ vereinbarten Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden … mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan“.

- Wie auf Seite 161, Zeilen 5458-59 des Koalitionsvertrages vereinbart, „die daraus erzielten Umschichtungspotenziale und finanziellen Spielräume prioritär für die Projekte des Koalitionsvertrages einzusetzen“, insbesondere „für Innovationen und Maßnahmen, um Deutschland auf den 1,5-Grad-Pfad zu bringen“ (Seite 5, Zeilen 54-55). Damit wird auch die Vereinbarung auf Seite 162, Zeilen 5505-06 des Koalitionsvertrages erfüllt, „zusätzliche Haushaltspielräume dadurch gewinnen, …. im Haushalt überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben“ im Straßenverkehr abzubauen.

- Die Ergebnisse aus der Wahrnehmung der og. Aufgaben und die daraus sich ergebenden gesetzlichen und regulatorischen Konsequenzen einbringen in die im Koalitionsvertrag, S. 55, Zeile 1780-82 vereinbarte Weiterentwicklung des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2022 und in das dazu geplante Klimaschutz-Sofortprogramm mit allen notwendigen Gesetzen, Verordnungen und Maßnahmen.

Begründung der Dringlichkeit

1. **Neueste Zahlen zum Sanierungsbedarf bei Brücken**

Die letzte Woche bekannt gewordenen Zahlen aus der internen Analyse der Autobahn GmbH zum Sanierungsbedarf bei Brücken, wonach pro Jahr 400 Autobahnbrücken erneuert werden müssen, https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/deutschland-bruecken-sind-noch-maroder-als-befuerchtet-a-4ae84c75-afaf-444d-ac0a-dd3016638def lassen keinerlei finanziellen Spielraum für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen. Deshalb müssen die im

Bundesverkehrswegeplan dafür vorgesehenen 50 Milliarden Euro sofort dafür umgewidmet werden. Sonst werden 850 km neue Autobahnen gebaut und Tausende km Autobahn werden unbenutzbar mit allen katastrophalen Folgen des Umleitungsverkehrs für die umliegenden Gemeinden und das Klima (s. Beispiel Rahmedetalbrücke auf der A45 und die Umfahrung durch Lüdenscheid).

2. **Die gerade vorgelegte katastrophale Klimabilanz im Verkehr bis 2030**

Bisher war die Bundesregierung und insbesondere das für den Klimaschutz zuständige Ministerium davon ausgegangen, dass die im Koalitionsvertrag vereinbarten Maßnahmen ausreichend sind, um das darin als oberste Priorität festgeschriebene Erreichen der Klimaschutzziele von Paris, konkret des 1,5-Grad-Ziels, einzuhalten. Die vom BMWK gerade vorgelegte Eröffnungsbilanz zeigt jedoch, dass das Erfüllen dieses Ziels und der damit gegenüber der internationalen Gemeinschaft eingegangenen Verpflichtungen vor allem durch die prognostizierten Überschreitungen der Emissionsmengen im Verkehrssektor extrem gefährdet ist. Da dies erst jetzt durch die überraschend negative Prognose für den Verkehrssektor mit fundierten Zahlen schwarz auf weiß belegt ist, konnte dieser Antrag nicht früher gestellt werden.

Hinzu kommt, dass in dieser Eröffnungsbilanz keine Strategie skizziert wird, wie die extrem große Emissionsminderungslücke im Verkehr von 135 Mio t CO2 bis 2030 geschlossen werden kann.

Die Dringlichkeit ergibt sich weiterhin auch daraus, dass es aus dem zuständigen Sektorministerium, dem Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) bisher keine Reaktion auf die für den Verkehr katastrophale Eröffnungsbilanz gegeben hat. Im Gegenteil, die letzten Verlautbarungen und Aktivitäten des Bundesverkehrsministeriums belegen, dass es eher darum geht, die weitere Planung und Umsetzung besonders umstrittener, weil klima- und umweltschädlicher Straßenbauprojekte zu beschleunigen, wie im Falle der A100 in Berlin, der A14, A39, A20, A44 oder der Nordumgehung Schwerin.

3. **Die gerade angekündigten Klimaklagen der Umweltverbände**

Drittens ist in den letzten Tagen bestätigt worden, dass Umwelt- und Klimaverbände weitere Klagen insbesondere gegen den BVWP und seine Bedarfspläne einreichen werden, deren Verfassungswidrigkeit und Unvereinbarkeit mit dem EU-Umweltrecht sie bereits durch ein Rechtsgutachten belegt haben. Die Sektor-Klimaklage der Deutschen Umwelthilfe DUH, die auch die Einführung eines allgemeinen Tempolimit fordert, ist bereits seit 2020 anhängig und wird im ersten Halbjahr 2022 vom Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg verhandelt.

Die jetzt veröffentlichte Eröffnungsbilanz Klimaschutz des BMWK bestätigt die von diesen Verbänden prognostizierte katastrophale Klimabilanz im Verkehr und die dadurch zu erwartende Nichterfüllung der Klimaschutzziele Deutschlands, der Vorgaben aus dem BVG-Urteil und der daraufhin verschärften Einsparziele im Bundesklimaschutzgesetz, und erhöht damit substanziell die Erfolgsaussichten dieser Klagen. Um zu vermeiden, dass die Ampelkoalition und allen voran das für den Klimaschutz zuständige, Grün-geführte BMWK hier ähnlich wie die alte Bundesregierung wieder eine schallende Klima-Ohrfeige durch die Gerichte erhält, ist dringendes Handeln im Sinne des Antrags erforderlich.

Begründung

Der Koalitionsvertrag verpflichtet die Ampelkoalition, dass alle Sektoren, also auch der Verkehrssektor, die auf S. 5 vereinbarte "oberste Priorität", "die Klimaschutzziele von Paris zu erreichen", einhalten. Die gerade vom BMWK vorgelegte "Eröffnungsbilanz Klimaschutz" belegt, dass der Verkehrssektor bei einem "Weiter so" bis 2030 271 Mio t. mehr CO2 emittieren wird, als es sowohl das Klimaschutzgesetz, das eine Minderung um 50% vorschreibt, als auch die Pariser Klimaziele erlauben.
Damit ist die bisher gehegte Erwartung widerlegt, dass die sog. "Antriebswende", also der im Koalitionsvertrag ververeinbarte massive Umstieg auf 15 Mio E-Fahrzeuge bis 2030 das Einschwenken auf den 1,5-Grad-Pfad ermöglicht. Denn laut Klimabilanz kann diese Antriebswende nur 50% der über die Klimaziele hinaus schießenden Emissionen mindern. Damit entsteht bis 2030 eine Emissionseinsparlücke im Verkehr von ca. 135 Mio t, was (bei durchschnittlich 2,3 Mio t CO2-Emissionen je Kohlekraftwerk) dem jährlichen Ausstoß von fast 60 Kohlekraftwerken entspricht.
Leider gibt es in dieser Eröffnungsbilanz keinerlei Hinweis, und noch weniger eine überzeugende Strategie, wie diese Emissionseinsparlücke im Verkehr verhindert werden kann. Insbesondere werden die zusätzlichen klimaschädlichen Wirkungen der Aus- und Neubaupläne des Bundesverkehrswegeplans von 850 km Autobahnen, der Verbreiterung von 3400 km Autobahnen und des Aus- und Neubaus von 3500 km Bundesstraßen nicht dargestellt. Diese entstehen nicht nur durch mehr induzierten Verkehr (wer Autobahnen sät, wird Verkehr ernten"), sondern auch bereits beim Bau durch die Trockenlegung von Mooren, die besonders viel CO2 gespeichert haben, durch die sog. "Graue Energie", die in den Baustoffen gebunden ist, durch den Baustellenverkehr und die Zerstörung der CO2-Senken in Mooren, Wäldern und Grünflächen. Die immer wieder als Gegenargument ins Feld geführte "Anlage von Ausgleichsflächen" kann diese Verluste an CO2-Speicherkapazität in den kommenden 10 - den entscheidenden Jahren für die Verhinderung der Klimakatastrophe - keinesfalls kompensieren, da neu angelegte Moore, Feuchtgebiete und Wälder sehr lange brauchen, bis sie die Klimawirkung der zerstörten Flächen ersetzen können.

Hinzu kommt, dass die gerade von der Autobahn GmbH vorgelegte Analyse ergeben hat, dass in Deutschland ab sofort jährlich nicht nur 200, sondern mindestens 400 (der insgesamt 28000) Brückenbauwerke erneuert, d.h. die meisten davon abgerissen und neu gebaut werden müssen. Das wird dazu führen, dass auf den Umleitungen oder weiträumigen Umfahrungen signifikant mehr Emissionen entstehen, die die Klimabilanz im Verkehr weiter verschlechtern. Das größte Problem ist jedoch, dass für diese Brückenerneuerungen bei weitem nicht ausreichend Mittel im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgesehen sind. Da der Koalitionsvertrag vorgibt, dass Erhalt und Sanierung vor Neubau von Bundesfernstraßen geht, müssen die für den Fernstraßenneubau im BVWP vorgesehenen 50 Milliarden Euro.
Deshalb muss nicht nur die katastrophale Klimabilanz im Verkehrssektor, sondern schon allein dieser Finanzbedarf es der Bundesregierung verbieten, die derzeitigen Aus- und Neubaupläne des BVWP weiter zu verfolgen.
Da das ein ressortübergreifendes Thema ist, muss die Bundesregierung unter Federführung des für Klimaschutz als Querschnittsaufgabe zuständigen Ministeriums für Wirtschaft und Klima umgehend einen Kabinettsauschuss, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, bilden zur Koordinierung der Maßnahmen zur Einhaltung der durch das Bundes-Klimaschutzgesetz vorgegebenen jährlichen Klimaziele im Verkehrssektor.

weitere Antragsteller*innen

Aljoscha Labeille (KV Würzburg-Land); Tim van Slobbe (KV Gießen); Simone Stolz (KV Lahn-Dill); Simon Lissner (KV Limburg-Weilburg); Fabio Nicolas Detmer (KV Hamburg-Bergedorf); Herbert Bohr (KV Wiesbaden); Asja Linke (KV Groß-Gerau); Daniel Lenhart (KV Würzburg-Stadt); Kirsten Prößdorf (KV Leverkusen); Andreas Möller-Forst (KV Marburg-Biedenkopf); Angelika Forst (KV Marburg-Biedenkopf); Heike Muster (KV Groß-Gerau); Marina Ploghaus (KV Frankfurt); Sascha Heußen (KV Köln); Danny Kröger (KV Köln); Nicolas Blume (KV Köln); Stefan Winkelmann (KV Köln); Christian Jung (KV Lahn-Dill); Ulla Weinberg (KV Köln); sowie 411 weitere Antragsteller*innen, die online auf Antragsgrün eingesehen werden können.