

**K-05** Der Klimawandel wartet nicht – Die Verkehrswende umgehend einleiten!

Gremium: BAG Mobilität & Verkehr

Beschlussdatum: 30.08.2022

Tagesordnungspunkt: K Klimakrise als Menschheitsaufgabe: für Klimaschutz, für Freiheit

## Antragstext

- 1 Bündnis 90/Die Grünen setzen sich entschieden für einen Aufbruch in der  
2 Mobilitätspolitik  
3 ein, um eine „nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle  
4 bezahlbare Mobilität“ zu ermöglichen, so wie dies im Koalitionsvertrag zwischen den  
5 Ampel-  
6 Parteien vereinbart wurde. Um noch auf den 1,5 Grad-Pfad von Paris umzuschwenken,  
7 brauchen  
8 wir die Verkehrswende nötiger und schneller denn je.
- 9 **Klimaschutz: Situation im Verkehrsbereich**
- 10 Der Verkehrssektor hinkt beim Klimaschutz und den Schadstoffemissionszielen seit  
11 Jahren  
12 massiv hinterher. Jüngste Entwicklungen weisen sogar einen entgegengesetzten Trend  
13 mit  
14 steigenden Emissionen auf (vgl.  
15 [https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-  
16 stiegen-  
17 2021-um-45-prozent](https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-stiegen-2021-um-45-prozent)). Die im Klimaschutzgesetz verbindlich vorgeschriebenen  
18 Klimaziele werden  
19 nach der jüngst vorgelegten Analyse des unabhängigen Expertenrats für Klimafragen  
20 im Sektor  
21 Verkehr bis 2030 um kumuliert 261 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen überschritten  
22 werden. Das  
23 ist fast das Doppelte des gesamten jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der 20  
24 klimaschädlichsten  
25 deutschen Kohlekraftwerke.
- 26 Es muss endlich ein wirksames und ausreichendes Klimaschutz-Sofortprogramm mit  
27 allen  
28 notwendigen Gesetzen, Verordnungen und Maßnahmen auf den Weg gebracht werden.  
29 Es ist eine  
30 massive Klatsche für das Bundesverkehrsministerium, dass der Expertenrat das  
31 vorgelegte  
32 Papier wegen Untauglichkeit noch nicht einmal zur Prüfung angenommen hat.
- 33 Manövern, die Sektorziele aufzuweichen und die Verantwortung für zu hohe  
34 Schadstoffemissionen zu verwischen, erteilen wir eine Absage. Im Gegenteil, alle  
35 Sektoren  
36 müssen auch in Zukunft ihre Klimaziele einhalten, dies muss eine rote Linie für  
37 Bündnis  
38 90/Die Grünen sein. Dem Bundesverkehrsministerium wird derweil in Sachen  
39 Klimaschutz

24 inzwischen Arbeitsverweigerung vorgeworfen. Das fällt auf die Bundesregierung  
insgesamt  
25 zurück und muss umgehend abgestellt werden. Der Koalitionsvertrag gibt immerhin  
einige klare  
26 Schritte vor.

### 27 **Antriebswende als ein wesentlicher, aber nicht alleinig ausreichender Baustein**

28 Mit der Umsetzung der Antriebswende und dem dabei vereinbarten Ziel von 15  
Millionen  
29 vollelektrischen PKWs im Jahr 2030 kann die Klimaschutzlücke im Verkehrssektor  
ungefähr zur  
30 Hälfte geschlossen werden. Ohne weitere Maßnahmen wird der Verkehrssektor jedoch  
bis 2030  
31 mit dieser Antriebswende 135 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> zu viel emittieren. Neben einer  
32 Antriebswende bei PKWs und LKWs brauchen wir eine deutliche Verlagerung von  
Verkehrsströmen.  
33 Nicht der private PKW, sondern Busse und Bahnen sowie breite Rad- und Fußwege  
sollen das  
34 öffentliche Bild prägen. Ein verändertes Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung  
gewinnen wir  
35 nur mit einem besseren Angebot an Bus und Bahn sowie einer ausreichenden  
Infrastruktur an  
36 (Schnell-)Radwegen inner- wie außerorts und breiten Fußwegen, die sich in einem  
sicheren und  
37 gepflegten Zustand befinden.

### 38 **Nachfolge für das 9€-Ticket und ÖPNV-Ausbau als Game-Changer**

39 Wir müssen die Chance nutzen, die uns der Erfolg des Neun-Euro-Tickets bietet. Als  
soziale  
40 Entlastungsmaßnahme ist es an den Start gegangen. Klug weiterentwickelt hat es jetzt  
die  
41 Chance, gemeinsam mit dem ÖPNV-Ausbau zu einem Game-Changer für die  
Verkehrswende zu werden  
42 und somit einen wesentlichen Beitrag zu mehr Klimaschutz zu leisten. Erste Studien  
zeigen,  
43 dass im Aktionszeitraum durch Verlagerungseffekte vom Auto auf die Öffentlichen  
rund 1,8  
44 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart worden sein könnten. Das Ticket erfreut sich in der  
45 Bevölkerung größter Beliebtheit – weil es günstig und vor allem auch einfach ist. Allein  
in  
46 den ersten zwei Aktionsmonaten wurde es mehr als 40 Millionen mal verkauft. Diese  
47 Erfolgsstory muss weiterentwickelt und fortgeführt werden. Der grüne Vorschlag eines  
Zwei-  
48 Stufen-Modells mit einem 29-Euro-Ticket für Fahrten in der Region und 49 Euro für  
Fahrten  
49 bundesweit soll in der Koalition, und dort auch im Rahmen eines  
Koalitionsausschusses,  
50 verhandelt werden.

51 **Klimaschädliche Subventionen abbauen, freiwerdende finanzielle Spielräume nutzen**

52 Um die Verkehrswende insgesamt zu verwirklichen, müssen wir die zur Verfügung  
53 stehenden Finanzmittel umschichten und priorisieren. Klimaschädliche Subventionen müssen  
54 abgebaut werden. Der Koalitionsvertrag will „zusätzliche Haushaltsspielräume dadurch gewinnen,  
55 [...] im Haushalt überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen  
56 und Ausgaben“ im Straßenverkehr abbauen. Das Dienstwagenprivileg soll beispielsweise  
57 so umgebaut werden, dass nur noch Autos mit klimafreundlichen Motoren davon profitieren.  
58 Wir pochen auf die Vereinbarung, „die daraus erzielten Umschichtungspotenziale und  
59 finanziellen Spielräume prioritär für die Projekte des Koalitionsvertrages einzusetzen“,  
60 insbesondere „für Innovationen und Maßnahmen, um Deutschland auf den 1,5-Grad-  
61 Pfad zu bringen“. Dies gilt gerade für den Verkehrssektor.

62 Die aus dem Abbau der klimaschädlichen Subventionen frei werdenden Finanzmittel  
63 können unter anderem helfen, Bus und Bahn zu stärken, und so etwa eine Nachfolgelösung des  
64 Neun-Euro-Tickets zu finanzieren. Die sogenannten Regionalisierungsmittel müssen im  
65 Bundeshaushalt, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, erhöht werden. Denn auf Dauer nutzen die  
66 Menschen Bus und Bahn nur dann vermehrt, wenn diese nicht ständig überfüllt sind und regelmäßig  
67 auch in weniger dicht besiedelten Regionen fahren.

68 **Klimaschutz zur Grundlage von Infrastrukturpolitik machen**

69 Straßenneubau produziert Schadstoffemissionen in erheblichen Umfang. Die  
70 klimaschädlichen Wirkungen der Aus- und Neubaupläne von 850 km Autobahnen, der Verbreiterung von  
71 3400 km Autobahnen und des Aus- und Neubaus von 3500 km Bundesstraßen müssen endlich  
72 benannt und vom Bundesverkehrsministerium berücksichtigt werden. Diese entstehen nicht nur durch  
73 mehr induzierten Verkehr („Wer Autobahnen sät, wird Verkehr ernten“), sondern auch bereits  
74 beim Bau durch die Trockenlegung von Mooren, wobei besonders viel der Treibhausgase CO<sub>2</sub>  
75 und Methan emittiert werden, durch die sogenannte "Graue Energie", die in den Baustoffen  
76 gebunden ist, und durch den Baustellenverkehr. Hinzuzurechnen ist auch der  
77 zukünftige Ausfall der zerstörten Moore, Wälder und Grünflächen als CO<sub>2</sub>-Senken.

78 Das Bundesverkehrsministerium ist in der Pflicht, die Bedarfsplanüberprüfung nach  
dem  
79 Bundesfernstraßengesetz endlich umzusetzen. Es muss eine Ausgabenprüfung und  
80 Neupriorisierung unter den zugrunde liegenden umwelt-, klima- und  
haushaltspolitischen  
81 Anforderungen erfolgen. Der erhebliche Sanierungsbedarf muss ebenso betrachtet  
werden. Die  
82 bei der Bedarfsplanüberprüfung angewendeten Kriterien und Verfahren, insbesondere  
die  
83 Nutzen-Kosten-Analyse müssen entsprechend angepasst werden.

84 Es gilt alle Maßnahmen, die von einer Neupriorisierung betroffen sein können, bis zum  
85 Abschluss dieser Prüfung nicht weiter voranzutreiben. Alles andere wäre wider dem  
Sinn des  
86 Koalitionsvertrages. Zugleich ist vom Bundesverkehrsministerium endlich der  
Dialogprozess  
87 zur Erreichung des „neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen“  
einzuleiten, der  
88 immerhin „parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung“ mit dem Ziel „einer  
Verständigung  
89 über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan“  
erfolgen soll.

90 Der Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur muss oberste Priorität eingeräumt  
werden,  
91 auch das steht im Koalitionsvertrag. Die weiteren Mittel müssen vor allem in die  
Sanierung  
92 der Infrastruktur fließen (Koalitionsvertrag: „stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung  
[...]  
93 mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke“, also Brücken), denn  
kilometerlange  
94 Umleitungen produzieren ebenfalls erhebliche Mengen an Treibhausgasen. Dass dies  
nötig ist,  
95 zeigen selbst die Analysen der Autobahn GmbH  
96 ([https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/deutschland-bruecken-sind-noch-maroder-als-  
befuerchtet-a-4ae84c75-afaf-444d-ac0a-dd3016638def](https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/deutschland-bruecken-sind-noch-maroder-als-befuerchtet-a-4ae84c75-afaf-444d-ac0a-dd3016638def)), wonach nun doppelt so viele  
97 Autobahnbrücken saniert, meistens abgerissen und neu gebaut werden müssen.

99 **Bundesregierung muss Umsetzung von Verkehrswende und Klimaschutz  
absichern und vorantreiben:  
100 Klimakabinett und Klimacheck**

101 Das Bundesverkehrsministerium hat die Verantwortung für die Umsetzung des  
102 Koalitionsvertrages, werden diese Schritte nicht erledigt, müssen in der  
Bundesregierung  
103 Maßnahmen für die Umsetzung getroffen werden, mittels eines Kabinettsausschusses  
unter  
104 Führung und Weisung des Klimaschutzministeriums sowie dem im Koalitionsvertrag  
vereinbarten  
105 und nun immer notwendiger erscheinenden Instrument des Klimachecks - angesichts  
der  
106 katastrophalen verkehrlichen Klimaschutzbilanz auch für den Verkehrsbereich. Denn

die

107 Verkehrswende bedarf keinen längeren Aufschubs, die aktuellen extremen  
Wetterlagen sind

108 Warnung genug!

## **Begründung**

[Antrag erarbeitet in Kooperation mit der AG Mobilität der Bundestagsfraktion]