

Der Klimawandel wartet nicht – Die Verkehrswende umgehend einleiten!



48. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
Bonn, 14. - 16. Oktober 2022

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 Mobilitätspolitik
2 ein, um eine „nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle
3 bezahlbare Mobilität“ zu ermöglichen, so wie dies im Koalitionsvertrag zwischen den Ampel-
4 Parteien vereinbart wurde. Um noch auf den 1,5 Grad-Pfad von Paris umzuschwenken, brauchen
5 wir die Verkehrswende nötiger und schneller denn je.

Klimaschutz: Situation im Verkehrsbereich

7 Der Verkehrssektor hinkt beim Klimaschutz und den Schadstoffemissionszielen seit Jahren
8 massiv hinterher. Jüngste Entwicklungen weisen sogar einen entgegengesetzten Trend mit
9 steigenden Emissionen auf (vgl.
10 [https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-stiegen-](https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-stiegen-2021-um-45-prozent)
11 [2021-um-45-prozent](https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-stiegen-2021-um-45-prozent)). Die im Klimaschutzgesetz verbindlich vorgeschriebenen Klimaziele
12 werden
13 nach der jüngst vorgelegten Analyse des unabhängigen Expertenrats für Klimafragen im Sektor
14 Verkehr bis 2030 um kumuliert 261 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen überschritten werden. Das
15 ist fast das Doppelte des gesamten jährlichen CO₂-Ausstoßes der 20 klimaschädlichsten
16 deutschen Kohlekraftwerke.

17 Es muss endlich ein wirksames und ausreichendes Klimaschutz-Sofortprogramm mit allen
18 notwendigen Gesetzen, Verordnungen und Maßnahmen auf den Weg gebracht werden. Es ist
19 eine
20 massive Klatsche für das Bundesverkehrsministerium, dass der Expertenrat das vorgelegte
21 Papier wegen Untauglichkeit noch nicht einmal zur Prüfung angenommen hat.

22 Manövern, die Sektorziele aufzuweichen und die Verantwortung für zu hohe
23 Schadstoffemissionen zu verwischen, erteilen wir eine Absage. Im Gegenteil, alle Sektoren
24 müssen auch in Zukunft ihre Klimaziele einhalten, dies muss eine rote Linie für Bündnis
25 90/Die Grünen sein. Dem Bundesverkehrsministerium wird derweil in Sachen Klimaschutz
26 inzwischen Arbeitsverweigerung vorgeworfen. Das fällt auf die Bundesregierung insgesamt
27 zurück und muss umgehend abgestellt werden. Der Koalitionsvertrag gibt immerhin einige klare
28 Schritte vor.

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 CO₂ 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 CO₂ 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 stehenden
53 Finanzmittel umschichten und priorisieren. Klimaschädliche Subventionen müssen abgebaut
54 werden. Der Koalitionsvertrag will „zusätzliche Haushaltsspielräume dadurch gewinnen, [...] im
55 Haushalt überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und
56 Ausgaben“ im Straßenverkehr abbauen. Das Dienstwagenprivileg soll beispielsweise so
umgebaut

57 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-Pfad zu
61 bringen“. Dies gilt gerade für den Verkehrssektor.

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

68 **Klimaschutz zur Grundlage von Infrastrukturpolitik machen**

69 Straßenneubau produziert Schadstoffemissionen in erheblichen Umfang. Die klimaschädlichen
70 Wirkungen der Aus- und Neubaupläne von 850 km Autobahnen, der Verbreiterung von 3400 km
71 Autobahnen und des Aus- und Neubaus von 3500 km Bundesstraßen müssen endlich benannt
und vom

72 Bundesverkehrsministerium berücksichtigt werden. Diese entstehen nicht nur durch mehr
73 induzierten Verkehr („Wer Autobahnen sät, wird Verkehr ernten“), sondern auch bereits beim
74 Bau durch die Trockenlegung von Mooren, wobei besonders viel der Treibhausgase CO₂ und
75 Methan emittiert werden, durch die sogenannte "Graue Energie", die in den Baustoffen
76 gebunden ist, und durch den Baustellenverkehr. Hinzuzurechnen ist auch der zukünftige
77 Ausfall der zerstörten Moore, Wälder und Grünflächen als CO₂-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 [...] mit
93 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-](https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/deutschland-bruecken-sind-noch-maroder-als-befuerchtet-a-4ae84c75-afaf-444d-ac0a-dd3016638def)
97 [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
98 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]