K-05

Der Klimawandel wartet nicht – Die Verkehrswende umgehend einleiten!

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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

Bündnis 90/Die Grünen setzen sich entschieden für einen Aufbruch in der Mobilitätspolitik ein, um eine „nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität" zu ermöglichen, so wie dies im Koalitionsvertrag zwischen den Ampel-Parteien vereinbart wurde. Um noch auf den 1,5 Grad-Pfad von Paris umzuschwenken, brauchen wir die Verkehrswende nötiger und schneller denn je.

Klimaschutz: Situation im Verkehrsbereich

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

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

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

Antriebswende als ein wesentlicher, aber nicht alleinig ausreichender Baustein

Mit der Umsetzung der Antriebswende und dem dabei vereinbarten Ziel von 15 Millionen vollelektrischen PKWs im Jahr 2030 kann die Klimaschutzlücke im Verkehrssektor ungefähr zur Hälfte geschlossen werden. Ohne weitere Maßnahmen wird der Verkehrssektor jedoch bis 2030 mit dieser Antriebswende 135 Millionen Tonnen CO2 zu viel emittieren. Neben einer Antriebswende bei PKWs und LKWs brauchen wir eine deutliche Verlagerung von Verkehrsströmen. Nicht der private PKW, sondern Busse und Bahnen sowie breite Rad- und Fußwege sollen das

öffentliche Bild prägen. Ein verändertes Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung gewinnen wir nur mit einem besseren Angebot an Bus und Bahn sowie einer ausreichenden Infrastruktur an (Schnell-)Radwegen inner- wie außerorts und breiten Fußwegen, die sich in einem sicheren und gepflegten Zustand befinden.

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

Wir müssen die Chance nutzen, die uns der Erfolg des Neun-Euro-Tickets bietet. Als soziale Entlastungsmaßnahme ist es an den Start gegangen. Klug weiterentwickelt hat es jetzt die Chance, gemeinsam mit dem ÖPNV-Ausbau zu einem Game-Changer für die Verkehrswende zu werden und somit einen wesentlichen Beitrag zu mehr Klimaschutz zu leisten. Erste Studien zeigen, dass Im Aktionszeitraum durch Verlagerungseffekte vom Auto auf die Öffentlichen rund 1,8 Millionen Tonnen CO2 eingespart worden sein könnten. Das Ticket erfreut sich in der Bevölkerung größter Beliebtheit – weil es günstig und vor allem auch einfach ist. Allein in den ersten zwei Aktionsmonaten wurde es mehr als 40 Millionen mal verkauft. Diese Erfolgsstory muss weiterentwickelt und fortgeführt werden. Der grüne Vorschlag eines Zwei-Stufen-Modells mit einem 29-Euro-Ticket für Fahrten in der Region und 49 Euro für Fahrten bundesweit soll in der Koalition, und dort auch im Rahmen eines Koalitionsausschusses, verhandelt werden.

Klimaschädliche Subventionen abbauen, freiwerdende finanzielle Spielräume nutzen

Um die Verkehrswende insgesamt zu verwirklichen, müssen wir die zur Verfügung stehenden Finanzmittel umschichten und priorisieren. Klimaschädliche Subventionen müssen abgebaut werden. Der Koalitionsvertrag will „zusätzliche Haushaltspielräume dadurch gewinnen, […] im Haushalt überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben“ im Straßenverkehr abbauen. Das Dienstwagenprivileg soll beispielsweise so umgebaut werden, dass nur noch Autos mit klimafreundlichen Motoren davon profitieren.

Wir pochen auf die Vereinbarung, „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“. Dies gilt gerade für den Verkehrssektor.

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

Klimaschutz zur Grundlage von Infrastrukturpolitik machen

Straßenneubau produziert Schadstoffemissionen in erheblichen Umfang. Die klimaschädlichen Wirkungen der Aus- und Neubaupläne von 850 km Autobahnen, der Verbreiterung von 3400 km Autobahnen und des Aus- und Neubaus von 3500 km Bundesstraßen müssen endlich benannt und vom Bundesverkehrsministerium berücksichtigt werden. Diese entstehen nicht nur durch mehr induzierten Verkehr („Wer Autobahnen sät, wird Verkehr ernten"), sondern auch bereits beim Bau durch die Trockenlegung von Mooren, wobei besonders viel der Treibhausgase CO2 und Methan emittiert werden, durch die sogenannte "Graue Energie", die in den Baustoffen

gebunden ist, und durch den Baustellenverkehr. Hinzuzurechnen ist auch der zukünftige Ausfall der zerstörten Moore, Wälder und Grünflächen als CO2-Senken.

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

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

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

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

Das Bundesverkehrsministerium hat die Verantwortung für die Umsetzung des Koalitionsvertrages, werden diese Schritte nicht erledigt, müssen in der Bundesregierung Maßnahmen für die Umsetzung getroffen werden, mittels eines Kabinettsausschusses unter Führung und Weisung des Klimaschutzministeriums sowie dem im Koalitionsvertrag vereinbarten und nun immer notwendiger erscheinenden Instrument des Klimachecks - angesichts der katastrophalen verkehrlichen Klimaschutzbilanz auch für den Verkehrsbereich. Denn die Verkehrswende bedarf keinen längeren Aufschubs, die aktuellen extremen Wetterlagen sind Warnung genug!

Begründung

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