

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 CO₂-Emissionen überschritten
22 werden. Das
23 ist fast das Doppelte des gesamten jährlichen CO₂-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 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
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 CO₂
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 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
[...]
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>), 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]