

## **Antrag**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Bärbel Höhn, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Kai Gehring, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Verkehrspolitik auf Klimaschutzziele ausrichten**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Die Verkehrspolitik bleibt bei den klimaschutzpolitischen Aktivitäten der Bundesregierung ein blinder Fleck. Klimapolitische Maßnahmen konzentrieren sich unverändert auf die Stromerzeugung und den Gebäudebereich. Zwar hat die Bundesregierung im Dezember 2014 das „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ beschlossen, das unter anderem Maßnahmen im Verkehrsbereich enthält, mit denen 7 bis 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr eingespart werden sollen. Jedoch bleiben die vorgeschlagenen Maßnahmen zu unkonkret und unverbindlich, als dass sie zur Erreichung der ambitionierten Pariser Ziele einen nennenswerten Beitrag leisten könnten. Für das Setzen eines anspruchsvollen Ordnungsrahmens zur wirksamen Reduzierung der Treibhausgasemissionen fehlen der Bundesregierung Mut und politischer Wille. Stattdessen werden freiwillige Maßnahmen mit Placebo-Charakter wie freiwillige Spritspartrainings als ernsthafte Maßnahmen aufgelistet. Auch die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung ist bisher eher eine Kraftstoffstrategie geblieben, der bisher ein verkehrsträgerübergreifender Ansatz weitgehend fehlt.

Im Herbst 2015 stellte die von der Bundesregierung eingesetzte Expertenkommission zum Monitoringprozess „Energie der Zukunft“ für den Verkehrssektor fest, dass „angesichts der derzeitigen Entwicklung die Erreichung des 2020-Ziels in weite Ferne gerückt ist“. Dass die Expertenkommission ausgerechnet zum Kapitel Verkehr nicht Stellung nehmen konnte, da ihnen entsprechende Unterlagen nicht rechtzeitig zugeleitet wurden, spricht Bände über den Stellenwert, den Klimaschutz im Bundesverkehrsministerium einnimmt – es ist für Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bis heute ein Fremdwort geblieben. Es ist ein weiterer Beleg für die Konzeptionslosigkeit der Bundesregierung auf diesem Feld und der Nachweis, dass die bisher eingeleiteten Maßnahmen völlig unzureichend sind. Bis heute fehlt für den Verkehr ein sektorspezifisches Ziel, das als Richtschnur für verkehrspolitisches Handeln taugt. Ergebnis der andauernden Untätigkeit: Zwischen 2005 und 2014 ist der Energieverbrauch im Verkehr um 1,7 Prozent angestiegen. Wenn die klimapolitischen Ziele erreicht werden sollen, muss der Verkehrssektor diesen Wachstumspfad verlassen, stattdessen muss der Energieverbrauch deutlich reduziert und der Einsatz er-

neuerbarer Energien vorangetrieben werden. Die Ergebnisse des Pariser Klimagipfels müssen im Verkehrssektor dafür genutzt werden, umwälzende Veränderungen anzustoßen, deren Umsetzung bislang verschleppt wurde.

Als Industrienation mit einem besonders hohen Ausstoß an Treibhausgasen muss Deutschland seine Emissionen gegenüber dem Referenzjahr 1990 um 95 Prozent reduzieren. Da der Verkehrssektor mittlerweile für 20 Prozent der energiebedingten Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich ist und da im Gegensatz zu anderen Sektoren die Emissionen im Verkehr sogar noch angestiegen sind, steht das Verkehrswesen vor einem tiefgreifenden Transformationsprozess. Deshalb müssen nun dringend erste Schritte eingeleitet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

das „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ grundlegend zu überarbeiten und ein Konzept „Klimaschutz im Verkehr“ mit verbindlichen CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen vorzulegen und außerdem überprüfbare mittelfristige (bis 2030) und langfristige (bis 2050) Maßnahmen zu entwickeln. Darüber hinaus ist

1. ein zukunftsfähiger Bundesnetzplan vorzulegen, der für ein nachhaltiges Verkehrssystem die infrastrukturelle Grundlage schafft, in dem insbesondere der Ausbau des Schienennetzes für zusätzliche Kapazitäten im Schienengüterverkehr und die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Deutschland-Takt einen wesentlichen Schwerpunkt bilden;
2. die Bahnpolitik endlich auf eine Wachstumsstrategie auszurichten, die insbesondere durch Einführung des Deutschland-Takts eine Verdopplung des Schienenverkehrsanteils im Personen- und Güterverkehr bis 2030 zum Ziel hat;
3. die Förderung der Elektromobilität im Straßenverkehr zu verstärken; durch Förderung von Kommunen, die für innerstädtischen Logistikverkehr nur noch E-Fahrzeuge und Lastenfahrräder einsetzen sowie durch ein zeitlich befristetes Marktanzreizprogramm für Nahverkehrsbusse und Autos;
4. mit dem Nationalen Luftverkehrskonzept eine Treibhausgasminderungsstrategie vorzulegen, eine bundesweite Bedarfsplanung für den Luftverkehr vorzunehmen und damit eine Standortkonzeption für Flughäfen aufzustellen sowie ein Förderprogramm für alternative Kraftstoffe und Antriebstechnologien vorzulegen;
5. der Nationale Radverkehrsplan zu einem ambitionierten Aktionsplan mit Maßnahmen und einer Förderstrategie fortzuentwickeln, die geeignet sind, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 25 Prozent zu erhöhen.

Berlin, den 15. März 2016

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

## Begründung

Zu 1. Die bisherige Bundesverkehrswegeplanung war trotz enormen Aufwands im Vorfeld im Ergebnis eine Aneinanderreihung von Einzelprojekten, die in vielen Fällen keine Netzwirkung hatten. Trotz einiger sinnvoller Ansätze in der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2015 fehlen nach wie vor verkehrs- und klimapolitische Ziele, die mit der Bundesverkehrswegeplanung erreicht werden sollen. Es ist längst überfällig, den Bundesverkehrswegeplan zu einem Bundesnetzplan weiterzuentwickeln, der nicht einzelne Vorhaben, sondern die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes in den Mittelpunkt stellt und bei der Prioritätensetzung verkehrs- und klimapolitische Ziele wie Verkehrsverlagerung auf Schiene und Wasserstraße miteinbezieht.

Zu 2. Der Schienenverkehr in Deutschland und hier insbesondere der Schienengüterverkehr befindet sich in einer Wettbewerbssituation, die sich in den letzten Jahren weiter zugespitzt hat. Im intermodalen Wettbewerb sind vor allem durch die EEG-Novelle die Verzerrungen noch einmal verschärft worden. Im Gegenzug ist die Lkw-Maut – entgegen den Aussagen im schwarz-roten Koalitionsvertrag – 2015 das fünfte Jahr in Folge gesunken, während die Nutzungsentgelte für die Infrastruktur bei der Schiene weiter angestiegen sind. Gegenüber 2010 haben die Trassenpreise bei der Schiene um über 13 Prozent zugelegt, während hingegen die Lkw-Maut im gleichen Zeitraum um über 15 Prozent gesunken ist.

Voraussetzung für eine stärkere Position der Schiene im Verkehrsmarkt sind faire Wettbewerbsbedingungen. Um faire Wettbewerbsbedingungen zu erreichen, muss die Lkw-Maut künftig stärker genutzt werden, um die hohen externen Kosten dem Straßengüterverkehr tatsächlich anzulasten.

Auch der Deutschland-Takt kann die Stellung der Bahn verbessern. Der Deutschland-Takt schafft ein aufeinander abgestimmtes Angebot im Personenverkehr. So entstehen für die Kunden Reiseketten mit attraktiven Anschlüssen und kürzeren Reisezeiten von Tür zu Tür. Bahnfahren wird verbraucherfreundlicher und Mobilität für alle vereinfacht. Durch die Bereitstellung attraktiver Gütertrassen profitiert auch der Schienengüterverkehr.

Zu 3. Die Etablierung der Elektromobilität setzt kulturelle Veränderungen voraus; es bedarf einer neuen Mobilitätspolitik in Deutschland, die die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger in den Vordergrund rückt, neue Infrastrukturen schafft und Effizienz und Umweltfreundlichkeit Vorfahrt gewährt. Es kann also nicht darum gehen, lediglich nur den Verbrennungs- gegen einen Elektromotor auszutauschen.

Zu 4. Für die nachhaltige Gestaltung und Nutzung des Flughafennetzes in Deutschland bedarf es dringend einer besseren länderübergreifenden Abstimmung, Vernetzung und Planung. Eine Standortkonzeption ist notwendig, denn nicht selten wird die Notwendigkeit eines Flughafenausbaus allein aus lokaler bzw. landespolitischer Sicht beurteilt, ohne die Auswirkungen auf bereits bestehende Flugplätze in der Nachbarschaft zu berücksichtigen. Im Flughafenkonzept der Bundesregierung aus dem Jahr 2009 wurde bereits festgestellt: „Dies kann dazu führen, dass sich von mehreren benachbarten Flugplätzen keiner betriebswirtschaftlich selbständig tragen kann und von den – meist öffentlichen – Eigentümern bezuschusst werden muss.“

Die Vorschläge der Bundesregierung für ein nationales Luftverkehrskonzept sehen bisher keine Ziele für die Bereiche Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und Lärmreduzierung vor. Auch das Problem der externen Kosten des Flugverkehrs wird weitgehend ausgeblendet, ihre Berücksichtigung ist aber eine Grundvoraussetzung, um den Flugverkehr nachhaltiger gestalten zu können.

Zu 5. Die Förderung des Radverkehrs ist so preiswert wie bei keinem anderen Verkehrsmittel. Der Radverkehr beansprucht weniger Platz als der motorisierte Individualverkehr, lässt sich gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren und ist nicht zuletzt ein Wirtschaftsfaktor. Trotzdem werden die Potentiale des Radverkehrs längst nicht ausgeschöpft. Die Bedeutung des Radverkehrs wird in Deutschland von Politik und Verwaltung häufig noch unterschätzt. Und dies, obwohl der Radverkehr bezogen auf die Zahl der Wege etwa den gleichen Anteil am Verkehrsaufkommen hat wie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV).

Dagegen enthält der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020 keine klaren messbaren Ziele und Fristen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in Deutschland, sondern es werden lediglich mögliche Steigerungspotentiale benannt. Der NRVP 2020 muss zum Strategiepapier und Handlungsprogramm des Bundes mit klaren Zielen, Fristen und Maßnahmen zur Zielerreichung weiterentwickelt werden.

