

Antrag

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Jürgen Martens, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Michael Theurer, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Sandra Weeser, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Nachhaltige Mobilität durch Innovationen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In Anlehnung an die Millenniums-Entwicklungsziele haben sich die Vereinten Nationen (UN) im Jahr 2015 auf 17 politische Ziele, die Sustainable Development Goals, zur weltweiten Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung in verschiedenen Bereichen geeinigt. Neben den prioritären Themen, wie Ernährungssicherheit, sauberes Trinkwasser, bessere Hygiene, Energieversorgung, Armutsbekämpfung oder Klimawandel und Umweltmanagement wird Mobilität zwar nicht explizit erwähnt, dennoch stellt sie eine wichtige Querschnittsfunktion dar, die in verschiedenen UN-Zielen angelegt ist. So sieht neben dem globalen Nachhaltigkeitsziel Nr. 13, das eine Vermeidung von Treibhausgasen über alle Sektoren anstrebt, das Nachhaltigkeitsziel Nr. 9 einen weltweiten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vor. Dies soll dafür sorgen, dass möglichst viele Menschen den Zugang zu Mobilität erhalten; etwa indem ganzjährig befahrbare Straßen höchstens zwei Kilometer von ihren Wohnorten entfernt sein sollen. Ziel ist es hier, insgesamt die Menge an beförderten Passagieren und Gütern über alle Verkehrsträger hinweg zu steigern. Daneben zielt das Nachhaltigkeitsziel Nr. 11 auf einen verbesserten Zugang zu öffentlichen Transportmitteln, gerade in urbanen Räumen.

Als Reaktion auf den Beschluss zu den UN-Nachhaltigkeitszielen hat die Bundesregierung ihre Nachhaltigkeitsstrategie 2017 dem angepasst und diese im Jahr 2018 noch einmal aktualisiert. Für die Mobilität sieht die Strategie der Bundesregierung neben der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans eine Senkung des Energieeinsatzes bei Passagier- und Gütertransport sowie die Verkürzung der Reisezeiten vor. Indikatoren, die zwar recht allgemein gehalten, aber nicht falsch sind. Allerdings ist die reale Politik, die zur Erreichung der Ziele eingesetzt wird, nicht im Einklang mit den genannten Aspekten. Die Verabschiedung des Klimaschutzgesetzes, die immer weitere Verschärfung der CO₂-Flottenregulierung auf europäischer Ebene, die gleichzeitig massive Subventionierung der Elektromobilität und das Tolerieren von Fahrverboten in deutschen Städten sorgen nicht nur für eine schleichende Verschlechterung der Mobilität der Bürger, sondern auch für eine stetige Verteuerung. Dadurch werden immer mehr Bürger perspektivisch von günstiger Mobilität ausgeschlossen, was die UN-Ziele sogar konterkariert.

Die Bundesrepublik Deutschland hat den UN-Zielen für eine nachhaltige Entwicklung zugestimmt und sollte sie daher auch in der konkreten Ausgestaltung von Politik endlich ernst nehmen.

Wer echte Nachhaltigkeit will, muss der bisherigen sektoralen Betrachtung und den vielen selektiven Einzelmaßnahmen beim Klimaschutz eine Absage erteilen. Vielmehr sollte der europäische Emissionshandel als das zentrale Instrument zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in der EU zur Erreichung dieser Ziele herangezogen werden. Dank des Cap-and-Trade-Systems werden so die Emissionsgrenzwerte möglichst effizient eingehalten. Im Verkehrsbereich sind bereits seit dem Jahr 2005 der gesamte Luftverkehr und der elektrifizierte Schienenverkehr Teil des Emissionshandels. Um das Potenzial des Emissionshandels jedoch auszuschöpfen, muss er auch auf die anderen Verkehrsträger ausgedehnt werden.

Auf welche Weise unter dem Dach des Emissionshandels dann die Ziele erreicht werden, muss die Politik nicht weiter interessieren. Ihre Aufgabe besteht darin, mit dem Emissionshandel den Rahmen vorzugeben, innerhalb dessen Bürger und Unternehmen mit ihrem Handeln und Erfindungsgeist die gewünschten Ergebnisse beisteuern. Statt der einseitigen und politisch gewollten Ausrichtung auf die batterieelektrische Elektromobilität muss die Politik einen technologieoffenen Ansatz ermöglichen. Hier schadet sie mit ihren Verboten, Geboten und Lenkungsmaßnahmen letztlich dem Erreichen des ökologisch und ökonomisch besten Ergebnisses.

Wenn Mobilität nachhaltiger werden soll, müssen auch die Verkehrswege umfassend modernisiert und auch ausgebaut werden. Insbesondere bestehende Lücken und Nadelöhre müssen im Verkehrsnetz beseitigt werden, damit der Verkehr in ganz Deutschland fließen kann und durch die Vermeidung von Staus Ressourcen geschont und Reisezeiten verkürzt werden. Ein allgemeines Tempolimit auf deutschen Autobahnen würde somit auch den UN-Nachhaltigkeitszielen entgegenstehen. Alleine die Ankündigung der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans reicht hier aber nicht aus. Damit das Nachhaltigkeitsziel erreicht werden kann, muss auch endlich Tempo bei den Planungs- und Genehmigungsverfahren gemacht und der Haushaltstitel für den Verkehrswegebau sukzessive angehoben werden. Dabei müssen auch bestehende umwelt- und naturschutzrechtliche Vorgaben kritisch hinterfragt werden, ob sie nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele verzögern.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. den europäischen Emissionshandel auf den gesamten Verkehrssektor auszuweiten;
 2. in der Verkehrs- und Mobilitätspolitik einen technologieoffenen Ansatz zu verfolgen, damit Innovationen ermöglicht werden statt sie weiter zu verhindern;
 3. bis zur Ausweitung des EU ETS auf den Verkehrssektor im Rahmen des Reviews zur CO₂-Flottenregulierung sich dafür einzusetzen,
 - a) dass synthetische Kraftstoffe auf die bestehenden EU-Flottengrenzwerte angerechnet werden können;
 - b) es zu keinen Verschärfungen der vereinbarten CO₂-Grenzwerte kommt;
 - c) die Abgabe wegen Emissionsüberschreitungen so zu bemessen, dass Verzerrungen der CO₂-Vermeidungskosten gegenüber anderen Wirtschaftsbereichen soweit wie möglich reduziert werden;
 - d) den Produktlebenszyklus von Fahrzeugen ganzheitlich in die Bewertung der Flottengrenzwerte für Pkw und Lkw einzubeziehen;
 4. die notwendigen marktwirtschaftlichen, rechtlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für eine effektive flächendeckende Marktdurchsetzung von alternativen Antrieben und Kraftstoffen zu schaffen, ohne dabei eine Technologie anderen gegenüber zu bevorzugen;
 5. die Befreiungen bei der Lkw-Maut für Gas- und Elektrofahrzeuge im Sinne der subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung degressiv und auslaufend auszugestalten, so dass sich das Prinzip der Nachhaltigkeit auch in der Subventionspolitik wiederfindet;
 6. die Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Verkehrswegebau zu beschleunigen, indem
 - a) durch eine bessere Verzahnung von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren Doppelprüfungen vermieden werden;
 - b) der Ersatzneubau und der erweiterte Ersatzneubau von Brücken, die Elektrifizierung von Bahnstrecken sowie der Bau zusätzlicher Fahrspuren erleichtert wird;
 - c) eine transparente, straffe und frühzeitige Beteiligung der Bürger zu Beginn von Planungsprozessen etabliert wird;
 - d) die Präklusionsregelung zur zeitlichen Beschränkung von Einwendungen eingeführt wird;
 - e) die Mitwirkung von Umweltverbänden an Planungs- und Genehmigungsverfahren verpflichtend und auf die Geltendmachung umweltrechtlicher Belange beschränkt wird;
 - f) die Möglichkeiten der Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsprozessen umfassend genutzt werden.

Berlin, den 15. September 2020

Christian Lindner und Fraktion

