Deutscher Bundestag **Drucksache 19/14093**

19. Wahlperiode 16.10.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Cem Özdemir, Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Dr. Ingrid Nestle, Claudia Müller, Lisa Badum, Stefan Schmidt, Markus Tressel, Sven-Christian Kindler, Lisa Paus, Harald Ebner, Britta Haßelmann, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Friedrich Ostendorff, Corinna Rüffer, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Klimapaket neu auflegen – Verkehrswende für eine klimafreundliche Mobilität einleiten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit ihrem kraftlosen Klimapaket hat die Bundesregierung eine historische Chance verspielt. Obwohl der Rückhalt für wirksamen Klimaschutz in der Gesellschaft noch nie so groß war wie heute, hat sie es versäumt, mit einem kraftvollen, verbindlichen und schnell wirksamen Maßnahmenprogramm auf die Menschheitsherausforderung der Klimakrise zu antworten. Damit kehrt die Bundesregierung dem Pariser Klimaabkommen den Rücken.

Vor allem der Verkehrsbereich erweist sich seit Jahren als klimapolitisches Sorgenkind. Derzeit sind die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen noch genauso hoch wie im Jahr 1990, obwohl sie gemäß der deutschen Klimaziele bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent sinken müssen. Deutschland kann seine Klimaziele im Verkehr für das Jahr 2030 und darüber hinaus erreichen und seine Wettbewerbsfähigkeit gleichzeitig stärken, wenn jetzt konsequent auf eine Verkehrswende gesetzt wird. Die Maßnahmen des Klimapakets leisten das jedoch nicht. Statt einer Verkehrswende zeigen sie den Versuch, bestehende Fehlanreize und Widersprüche in der aktuellen Verkehrspolitik fortzuschreiben.

Die geplante CO_2-Bepreisung ist wirkungslos, denn der geringe Einstiegspreis von zehn Euro pro Tonne CO_2 liegt nicht nur unter der Empfehlung namhafter Expertinnen und Experten, sondern auch weit unter dem derzeitigen Zertifikatepreis im Europäischen Emissionshandel. Der Preisaufschlag für Diesel und Benzin liegt damit unterhalb der täglichen Preisschwankungen an den Tankstellen. So werden klimafreundliche Technologien nicht attraktiver und klimafreundliche Mobilität weiterhin benachteiligt.

Dies zeigt sich auch daran, dass die geplanten Förderprogramme und Anreize für klimafreundliche Mobilität keine Wirkung entfalten werden, solange die Bundesregierung auch die klimaschädlichen Technologien der Vergangenheit weiter fördert: Milliardenschwere Subventionen wie das Dieselprivileg tastet die Bundesregierung im

juris Lex QS
09052024 ()

Klimapaket nicht an und torpediert so einen Umstieg auf emissionsfreie Verkehrsmittel. Seit 2009 summieren sich die Subventionen für Dieselkraftstoff auf mehr als 76,5 Mrd. Euro, während die Bundesregierung seither nur 5,2 Mrd. Euro in alternative Antriebe und Kraftstoffe investiert hat. Von Technologieoffenheit oder gar einer Vorfahrt für klimafreundliche Technologien kann keine Rede sein.

Die angekündigten Finanzmittel für die umweltfreundliche Schiene können nicht darüber hinwegtäuschen, dass im Haushalt weiterhin ein massives Ungleichgewicht zugunsten des Straßenverkehrs besteht. Einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern wird das Klimapaket somit nicht herstellen.

Der Klimaschutz im Verkehr ist eine Mammutaufgabe. Doch Deutschland kann beweisen, dass Klimaschutz im Verkehr mit mehr Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger und den Anforderungen an einen modernen Industriestandort gewinnbringend vereinbar ist. Vom Klimaschutz profitieren sozial benachteiligte Gruppen am stärksten. Sie sind es, die von den Folgen des Klimawandels sowie von Lärm und Luftverschmutzung besonders betroffen sind. Ihre Mobilität ist durch fehlende oder mangelhafte Infrastrukturen für Fuß- und Radverkehr sowie mangelhafte oder teure Angebote für Bus und Bahn heute schon stark eingeschränkt. Statt eines zur Erreichung der Klimaziele mangelhaften Klimapakets brauchen wir eine umfassende Verkehrswende. Denn gut gemachter Klimaschutz ist ein Schlüssel dafür, bezahlbare und abgasfreie Mobilität sicherzustellen, die Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden zu steigern und gleichzeitig den Wirtschaftsstandort Deutschland zukunftsfest zu machen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. eine wirksame CO_2-Bepreisung für fossile Kraft- und Brennstoffe mit einem steigenden Preis von anfangs 40 Euro pro Tonne CO_2 einzuführen, deren Einnahmen als Energiegeld sowie durch eine Senkung der Stromsteuer vollständig an die Bürgerinnen und Bürger ausgezahlt werden;
2. auch im ländlichen Raum flächendeckend eine bezahlbare, zuverlässige und nachhaltige Mobilität und insbesondere Alternativen zum Autobesitz sicherzustellen, indem im Rahmen einer neuen Gemeinschaftsaufgabe Regionale Daseinsvorsorge (GRD) unter anderem eine regionale Mobilitätsgarantie mit getakteten Nahverkehrsangeboten und ergänzenden flexiblen Angeboten geschaffen wird;
3. die Investitionen in die Infrastruktur für umweltfreundliche Verkehrsträger deutlich zu erhöhen, indem vor allem ein Ausbau- und Elektrifizierungsprogramm für Schienenwege sowie ein Programm zur Reaktivierung von mindestens 2.000 Streckenkilometern bis 2030 als Bestandteil einer Bahnoffensive aufgelegt werden, im Vergleich zum Klimapaket jährlich eine Milliarde Euro zusätzlich in den öffentlichen Nahverkehr investiert wird und die Bundesmittel für die Förderung des Radverkehrs stark erhöht werden;
4. den so genannten „Finanzierungskreislauf Straße“ umgehend aufzulösen und damit das Prinzip „Straße finanziert Straße“ durch „Verkehr finanziert Verkehrswende“ zu ersetzen, um so den ausufernden Straßenneubau zu bremsen und die frei werdenden Mittel für Investitionen in klimafreundliche Mobilität zu nutzen, und den Bundesverkehrswegeplan zu einem Bundesnetzplan weiterzuentwickeln, der nicht einzelne Vorhaben, sondern die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes in den Mittelpunkt stellt;
5. die Attraktivität und Wettbewerbsposition des Schienenverkehrs auch gegenüber dem Luftverkehr zu stärken, indem unter anderem die Mehrwertsteuer auf internationale Flugreisen erhoben, die Kerosinsteuerbefreiung schrittweise abgeschafft und die Luftverkehrsteuer in einem ersten Schritt verdoppelt und weiter ausdifferenziert wird, während die Mehrwertsteuer

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

juris Lex QS
09052024 ()

im Schienenfernverkehr auf sieben Prozent gesenkt und ein Deutschlandtakt mit aufeinander abgestimmten Verbindungen und einem dichteren, leicht merkbaren Takt eingeführt wird;

6. den Markthochlauf der Elektromobilität sicherzustellen, indem insbesondere die Kaufprämie durch ein aufkommensneutrales Bonus-Malus-System in der Kfz-Steuer ersetzt und die Dienstwagenbesteuerung nach dem CO_2-Ausstoß bemessen wird, die Dieselsubventionen schrittweise abgebaut und die Fördermittel für die Ladeinfrastruktur aufgestockt werden sowie ein Ausstieg aus dem fossilen Verbrennungsmotor für neu zugelassene Pkw für das Jahr 2030 ordnungsrechtlich festgeschrieben wird;
7. den Klimaschutz im Güterverkehr voranzutreiben, indem unter anderem die Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen ausgedehnt und nach Treibhausgasemissionen gestaffelt, der Zugang zum Schienengüterverkehr („Kombinierter Verkehr“) und damit eine Verkehrsverlagerung durch eine zielgenauere Förderung von Umschlaganlagen, Railports und Gleisanschlüssen erleichtert und die Attraktivität von Innenstädten für Gewerbetreibende auch durch die Förderung umweltfreundlicher Transportalternativen gesteigert wird;
8. für eine höhere Verkehrseffizienz und mehr Verkehrsvermeidung zu sorgen, um so der wachsenden Anzahl von Fahrzeugen und damit der direkten Ursache für Umwelt- und Klimaschäden entgegenzuwirken, indem unter anderem das Personenbeförderungsrecht so weiterentwickelt wird, dass Fahrten einfacher geteilt und Fortbewegungsmittel stärker gemeinsam genutzt werden können, und die Digitalisierung so eingesetzt wird, dass sie ein ökologisches Verkehrsverhalten fördert;
9. den Klimaschutz im Flug- und Schiffsverkehr zu stärken, indem unter anderem das Flottenmodernisierungsprogramm für die Binnenschifffahrt ausgeweitet, die Nutzung von Landstrom in den Häfen bis 2030 verpflichtend und die Erforschung und Markteinführung alternativer Antriebsformen und Kraftstoffe vorangetrieben wird;
10. das Straßenverkehrsrecht stärker in den Dienst aller Verkehrsteilnehmenden zu stellen, indem insbesondere umwelt-, klima- und gesundheitsfreundliche Verkehrsmittel gestärkt und den Kommunen mehr Entscheidungsfreiheiten unter anderem zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Verkehrssicherheit, zum Beispiel zur Festsetzung von Tempo 30 innerhalb von Ortschaften, gegeben werden.

Berlin, den 15. Oktober 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

juris Lex QS
09052024 ()