

Beschluss des Fraktionsvorstands

12. Januar 2023

Starter-Paket für mehr Klimaschutz im Verkehrssektor

Die Bundesrepublik Deutschland muss bis spätestens 2045 klimaneutral sein. Das werden wir nur erreichen, wenn wir die klimaschädlichen CO₂-Emissionen in allen Sektoren massiv mindern. Nur dann wird Deutschland auch seinen international eingegangenen Verpflichtungen des Pariser Klimaschutzabkommens nachkommen und seinen Beitrag leisten, der größten Herausforderung unserer Zeit gerecht zu werden: den menschengemachten Klimawandel einzudämmen.

Als Ampel-Koalition haben wir beim Klimaschutz einen neuen Kurs eingeschlagen. Noch nie zuvor wurden innerhalb so kurzer Zeit so viele Hebel gleichzeitig in Richtung Klimaneutralität bewegt. Das war nach zwei Jahrzehnten Stillstand auch bitter nötig. So wird die Ampel-Koalition zum Beispiel das Tempo beim Ausbau der erneuerbaren Energien verdreifachen. Der Kohleausstieg im Westen wird um weitere acht Jahre vorgezogen. Europaweit haben wir beschlossen, dass ab 2035 alle neu zugelassenen Pkw emissionsfrei sein werden.

All das ist aber noch nicht ausreichend, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Mit Blick auf Deutschlands CO₂-Emissionen im Verkehrssektor muss die Reduzierung 14-mal schneller geschehen, als das bisher passiert. Im gemeinsamen Kampf der Bundesregierung gegen die Klimakrise ist der Verkehrssektor aktuell das Schlusslicht.

Der Vorstand der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen schlägt mit dem vorliegenden Beschluss für das Jahr 2023 ein Starter-Paket für mehr Klimaschutz im Verkehrssektor vor, um den im Koalitionsvertrag gemeinsam vereinbarten Klimazielen gerecht zu werden. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die nur den Beginn einer umfassenden Verkehrswende darstellen können. Weitere Maßnahmen wie ein generelles Tempolimit oder eine große Reform der Kfz-Steuer gehören dazu.

1. Bahn, Rad und Bus in Stadt und Land attraktiver machen

Der öffentliche Nahverkehr hat mit der Ampel-Koalition einen nie dagewesenen Rückenwind erhalten. Der Erfolg des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 zeigt: Bus und Bahn besitzen hohe Wertschätzung — trotz aller Herausforderungen im Detail. Es ist daher lohnenswert, wenn Bund, Länder und Kommunen gemeinsam den ÖPNV zum Garanten klimafreundlicher Mobilität und sozialer Daseinsvorsorge machen. Die Bürgerinnen und Bürger erwarten ein starkes öffentliches Mobilitätsangebot, verlässliche und neue Verbindungen mit Bussen und Bahnen, mehr Sharing-Angebote und einfache preiswerte Tarife.

Für Pendler*innen werden Bus und Bahn zur starken Option, weil das bundesweite 49-Euro-Ticket Verbundgrenzen aufhebt. Das zuständige Bundesressort muss seiner strukturierenden Rolle gerecht werden und alle Hebel in Bewegung setzen, damit das 49-Euro-Ticket auch tatsächlich im Frühjahr dieses Jahres kommt. Einige Länder und Kommunen bieten darüber hinaus günstigere Sozialtickets an, so dass auch einkommensschwächere Haushalte von der ÖPNV-Offensive profitieren können.

Neben preiswerten Tickets bedarf es weiterer Anstrengungen für den Erhalt und den Ausbau des ÖPNV, um dem Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen gerecht zu werden. Wir erwarten von den Ländern, dass sie ihre originären Aufgaben im ÖPNV finanziell eigenständiger stemmen und

kleinteilige Verbund- Aufgabenträgerstrukturen abbauen. Der Bund muss seinerseits die Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs verlässlich ausfinanzieren, damit gerade auch Angebotserweiterungen in der Fläche möglich werden.

Wir unterstützen Verkehrsverlagerung, wenn wir den ÖPNV gezielt mit dem Fuß- und Radverkehr kombinieren und als starken Umweltverbund aufstellen. Es ist gut, dass die Koalition Investitionen in hochwertige Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen erhöht.

Der Fuß- und Radverkehr selbst muss sicherer werden. Es ist daher an der Zeit, das Verkehrsrecht zu modernisieren und den Kommunen mehr Gestaltungsfreiheit zu geben, wie es Verbände und die Initiative Lebenswerte Städte seit Jahren fordern. Der Umweltverbund wird etwa dann attraktiver, wenn Kommunen selbst entscheiden können, Geschwindigkeiten anzupassen und Tempolimits auszusprechen.

2. Abbau umweltschädlicher Subventionen

Die Ampel-Koalition hat sich vorgenommen, bis 2030 15 Millionen vollelektrische Pkw auf die Straße zu bringen und die dafür erforderliche Energieerzeugungs- und Ladeinfrastruktur auszubauen. Das ist auch dringend notwendig, um die Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr zu verringern. Wir brauchen mehr Tempo beim Ausbau der Ladesäulen-Infrastruktur für die Elektromobilität. Aktuell hat vor allem die milliarden schwere Dienstwagenbesteuerung erheblichen Einfluss auf den Neuwagenmarkt. Sie bestimmt ganz entscheidend, welche Fahrzeuge auf unseren Straßen fahren.

Im europäischen Vergleich weist Deutschland bei Neuzulassungen von Pkw weiterhin sehr hohe CO₂-Werte auf — anders als etwa Norwegen, Dänemark oder die Niederlande. Die Allgemeinheit fördert mit Steuergeldern auch übermäßig verbrauchsstarke Autos für Top-Verdiener*innen, denen Luxus-Dienstwagen als attraktives Gehalts-Extra zur Verfügung stehen. Um diesen Trend zu verändern, gilt es, nicht länger Kauf und Nutzung von Pkw mit hohem Spritverbrauch zu begünstigen. Mit einer sozial-ökologischen Reform der Dienstwagenbesteuerung wollen wir deshalb die steuerliche Behandlung von Dienstwagen nach dem CO₂-Ausstoß staffeln und auch auf Unternehmensseite die steuerliche Absetzbarkeit von Dienstwagen und fossilen Kraftstoffen neu regeln.

Nachhaltiger als die Überlassung eines Dienstwagens als Gehaltsbestandteil ist die Förderung klimafreundlicher Mobilitätsoptionen und einer flexiblen und bedarfsgerechten Verkehrsmittelwahl. Mit festen Mobilitätsbudgets können Arbeitgeber*innen ihren Mitarbeitenden einen festgelegten finanziellen Umfang an Zusatzleistung zur privaten und dienstlichen Fortbewegung zur Verfügung stellen, mit denen die „klassischen“ öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn genauso genutzt werden können wie Carsharing oder andere Mobilitätsdienstleistungen.

Die Pendlerpauschale ist weder sozial noch ökologisch sinnvoll. Wer lange Strecken fährt und ein hohes Einkommen hat, profitiert derzeit am stärksten. Der Koalitionsausschuss hat sich daher zurecht vor fast einem Jahr darauf verständigt, die Pendlerpauschale sozial und ökologisch zu reformieren. Bislang fehlt es allerdings an konkreten Entwürfen der zuständigen Bundesressorts. Diese werden dringend aufgefordert dem Parlament entsprechende Initiativen vorzulegen.

3. Planung beschleunigen für Schienen und Brücken

Wer nichts priorisiert, beschleunigt am Ende auch nichts. Das deutsche Autobahn- und Bundesstraßennetz ist rund 51.000 km lang. Es ist damit eines der dichtesten Fernstraßennetze Europas. Wer immer mehr Straßen baut, kommt mit der Sanierung der vorhandenen Wege nicht hinterher, denn Zeit, Geld und Ressourcen, aber auch Personal sind endlich und begrenzt. Der Beton muss aus den Köpfen raus. Wir brauchen die volle Konzentration auf die Sanierung von Brücken und vorhandenen Schnellwegen. Auch aus Klimaschutzgesichtspunkten werden wir uns nicht immer mehr neue Straßen leisten können.

Trotz Klima- und Artenkrise und obwohl Deutschland eins der dichtesten Straßennetze der Welt hat, enthält der Bundesverkehrswegeplan noch hunderte weitere Straßenbauprojekte, die unsere Landschaft zerschneiden und den Klimaschutz gefährden. Wir wollen die Verkehrsinfrastrukturplanung systematisch an den Erfordernissen der Mobilitätswende ausrichten und die bis 2030 vorgesehenen Ausbauten von Autobahnen und Bundesfernstraßen deutlich reduzieren.

Wir haben uns als Koalition daher für einen neuen Infrastrukturkonsens ausgesprochen mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans. Daraus folgt für uns, dass der aktuelle Bundesverkehrswegeplan so überarbeitet wird, dass er mit den Klimazielen der Bundesregierung kompatibel wird. Wir haben als Ampel auch vereinbart, den Bedarfsplan zu überprüfen und laufende Projekte gemeinsam abzustimmen. Leider fehlt es hier an Vorschlägen zur konkreten Umsetzung des zuständigen Bundesressorts. Das muss sich dringend ändern und die Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt werden.

Gleichwohl dramatischer sieht es bei der Reparatur von Brücken aus. Die rund 40.000 Brücken, die Autobahnen und Bundesstraßen verbinden, sind größtenteils marode und müssen teilweise oder sogar gänzlich gesperrt werden. Die Folge sind kilometerweite Umfahrungen, die zusätzlich auf das CO₂-Konto einzahlen, das ohnehin schon weit überzogen ist. Es ist im Übrigen auch eine Frage der wirtschaftspolitischen Vernunft, die bestehende Infrastruktur so fit zu machen, dass sie genutzt werden kann. Wir fordern daher Verwaltungsabläufe, Digitalisierung und die personelle Ausstattung mit Blick auf Genehmigungs- und Planungsverfahren bei diesen wichtigen Vorhaben zu verbessern, die dem Ziel der Transformation zur Klimaneutralität dienen.

Das gilt neben sanierungsbedürftigen Brücken insbesondere für den Ausbau des Schienenverkehrs. In der Tat kann kein anderes Verkehrsmittel effizienter größere Gütermengen und Personen transportieren, keines schneller die vollständige Nutzung erneuerbarer Energien erreichen, keines bezahlbare Mobilität für alle und in allen Teilen des Landes gewährleisten. Entscheidend ist, dass jetzt die Haushaltsmittel für Erhalt und Ausbau des Netzes weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Nur wenn die Bahn in Deutschland verlässlich und leistungsstark ist, wird sie ihr Potential zur Verkehrsverlagerung von Straße und Flugzeug auf die Schiene tatsächlich ausschöpfen.

Klimaschutz mit mehr Bahn wird aber nur kommen, wenn unsere Planer*innen und Ingenieur*innen in Deutschland auf die richtigen Prioritäten angesetzt sind. Statt sie weiter intensiv mit der Planung neuer Bundesfernstraßen zu befassen, ist es an der Zeit, dass der Bund Schienenwege und Bahnhöfe als zentrale Knoten des Mobilitätssystems in den Mittelpunkt seiner Infrastrukturpolitik rückt.

4. Elektrifizierungs-Offensive für den Güterverkehr

Zwischen 1995 und 2022 stiegen die absoluten CO₂-Emissionen durch den Straßengüterverkehr von 39,3 Millionen auf 45,9 Millionen Tonnen. Während bei unseren Nachbarn Niederlande schon 60 Prozent der neu zugelassenen Lkw einen Elektroantrieb haben, sind es in Deutschland weniger als 10 Prozent.

Wie im Koalitionsvertrag vereinbart, wollen wir den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern. Das heißt aber auch, dass ein bedeutender Anteil der Fracht auf dem Lkw verbleibt und dieser muss klimaneutral werden. Laut Angaben deutscher Hersteller können bereits die ersten 100.000 batterieelektrischen Langstrecken-Lkw, die ab 2024 vom Band laufen, jährlich 10 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Alles, was es dafür braucht, ist ein extra starkes und leistungsfähiges Ladenetz für Lastwagen.

Das sogenannte Hochspannungsnetz ist in Deutschland bereits vorhanden, verläuft teilweise sogar an Autobahnen. Wir müssen es schleunigst ausbauen und für Lkw funktionsfähig machen. Die Logistik steigt erst dann vom Diesel auf den E-Laster um, wenn klar ist, dass dieser unterwegs ohne Verzug aufgeladen werden kann. Eine vorausschauende Netzentwicklung ist das Gebot der Stunde.

Die Einführung einer wirkungsvollen CO₂-Differenzierung bei der Lkw-Maut wird den Umstieg auf die Schiene oder auf E-Lkw für die Logistik noch attraktiver machen. Dadurch stellen wir auch mehr Mittel für die Schiene zur Verfügung. Dies wird in 2023 umgesetzt. Schwieriger ist der Umstieg auf CO₂-neutrale Müllabfuhr, Winterdienst oder Feuerwehr. Das sind Spezialanfertigungen, die nicht als Massenprodukt vom Band laufen. Für das Klima zählt jede Tonne eingespartes CO₂, deshalb schlagen wir einen zeitlich begrenzten Umweltbonus für Spezial-Lkw vor.