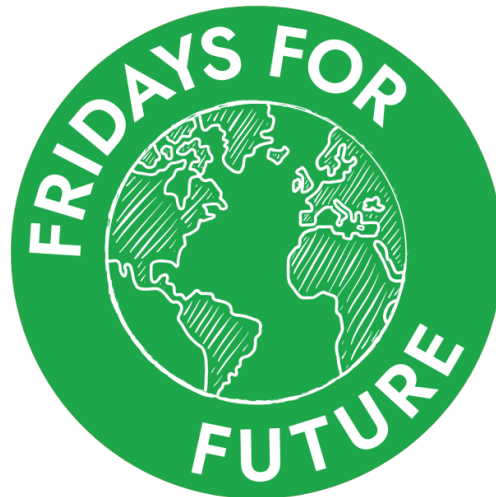


Sofortprogramm für den Sektor Verkehr aufgrund einer Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmenge für das Jahr 2021 auf Grundlage von § 8 Absatz 1 KSG



Mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) bestehen verbindliche gesetzliche Vorgaben zur Einhaltung der nationalen Emissionsziele mit jährlich sinkenden zulässigen Jahresemissionsmengen für die Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft sowie Abfallwirtschaft und Sonstiges.

Die Daten der Treibhausgasemissionen in diesen Sektoren werden auf Grundlage des KSG jährlich durch das Umweltbundesamt erstellt und bis zum 15. März eines jeden Jahres veröffentlicht und an den Expertenrat für Klimafragen übersendet.

Im Verkehrssektor wurden demnach im Jahr 2022 rund 150 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente ausgestoßen. Die Treibhausgasemissionen liegen damit 11 Mio. Tonnen über der laut KSG für das Jahr 2022 zulässige Jahresemissionsmenge von 139 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten. Der Expertenrat für Klimafragen hat in seiner Bewertung vom 17. April 2023 nahezu alle dieser CO₂-Emissionen im Straßenverkehr nachvollzogen und bestätigt.

Gemäß § 8 Absatz 1 KSG ist es Aufgabe des für den Verkehrssektor zuständigen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, der Bundesregierung bis zum 17. Juli 2023 ein Sofortprogramm vorzulegen, das die Einhaltung der Jahresemissionsmengen des Sektors für die folgenden Jahre sicherstellt. **Da das Bundesministerium für Digitales und Verkehr dieser rechtlichen Verpflichtung nicht nachkommt, übernimmt Fridays for Future nun die Formulierung des Sofortprogramms.** Gemäß § 8 Absatz 2 Satz 1 KSG muss die Bundesregierung im Anschluss über zu ergreifende Maßnahmen beraten und sollte diese schnellstmöglich umsetzen. Vor Erstellung der Beschlussvorlage über die Maßnahmen sind dem Expertenrat für Klimafragen die zugrunde gelegten Annahmen zur Treibhausgasreduktion zur Prüfung zu übermitteln. Das Prüfungsergebnis wird der Beschlussvorlage beigelegt.

Vorschlag für ein Sofortprogramm im Sektor Verkehr

Mit dem Ende 2019 beschlossenen Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung wurde im Verkehrssektor die Umsetzung einer Vielzahl an Klimaschutzmaßnahmen eingeleitet. Ein Großteil der Wirkungen dieser Maßnahmen wird erst nach und nach greifen, beispielsweise aufgrund der langen Realisierungszeiten für Infrastrukturprojekte. Diese Maßnahmen sowie zusätzliche Maßnahmen im Rahmen des erforderlichen Sofortprogramms müssen einander ergänzen. Das BMDV zeigte im Jahr 2022 nicht den politischen Willen, die durchaus realisierbaren Sektorziele einzuhalten und die laut KSG §4 festgelegten Emissionsgrenzen nicht zu überschreiten, weshalb nun ein Sofortprogramm vonnöten ist. Dieses sollte sich am wissenschaftlichen Standard ASI orientieren, um unnötigen Verkehr zu vermeiden, die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern und die Verkehrsverlagerung voranzubringen (Vermeiden - Verbessern - Verlagern).

Als Sofortprogramm für den Sektor Verkehr aufgrund einer Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmenge für das Jahr 2022 auf Grundlage von § 8 Absatz 1 KSG legt Fridays for Future **folgende Maßnahmen** vor:

- **Tempolimit 120 km/h:** *Aktuell gibt es auf deutschen Autobahnen keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Dies soll unverzüglich geändert werden und ein Tempolimit von 120 km/h soll flächendeckend gelten.*
- **Ausbau- und Qualitätsoffensive im ÖPNV:** *Aktuell unterstützt der Bund den ÖPNV bereits mit finanziellen Mitteln im Rahmen des*

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), über das Regionalisierungsgesetz sowie aus weiteren Förderprogrammen. Ergänzend sollen mit den Ländern weitergehende Maßnahmen mit dem Ziel organisatorischer Verbesserungen und der Vereinfachung der ÖPNV- Nutzung vereinbart werden. Insbesondere soll das **49€ Ticket** fortgesetzt werden und **perspektivisch ein umlagefinanzierter ÖPNV** realisiert werden. Die bereits im Koalitionsvertrag geplante **Verdopplung der ÖPNV-Kapazität bis 2030** muss dringend umgesetzt werden, was vor allem eine höhere Taktung garantieren soll.

- **Autofreie Innenstädte:** Der Bund soll sich verpflichten, den Rückbau von Autoparkplätzen und den Ausbau von Fußgänger*innenzonen zu unterstützen. Dabei soll den Kommunen Handlungsspielraum bzgl. der Umsetzung eingeräumt werden.
- **motorisierten Individualverkehr abschaffen:** Diese Abschaffung soll je nach Vorhandensein alternativer Infrastruktur regional gestaffelt umgesetzt werden. Um dieses Vorhaben zu ermöglichen, bedarf es insbesondere in ländlichen Regionen dem Ausbau alternativer Infrastruktur. Der Bund muss sich verpflichten, dies zu fordern, beispielsweise durch einen schnellen Ausbau des ÖPNV-Angebots, bedarfsorientiertes Carsharing und Bedarfslinien-Verkehr, umgesetzt durch Sammeltaxis. Im Zuge der Abschaffung des motorisierten Individualverkehrs muss im ersten Schritt die Pendlerpauschale ausgesetzt werden. Zudem braucht es einen **sofortigen Neu- und Ausbaustopp für Autobahnen und Bundesstraßen** statt der bisher geplanten 144 neuen Autobahnprojekte.
- **Ausbauinitiative Radverkehrsinfrastruktur – aktive Mobilität:** Der Bund muss eine Stärkung von Programmen zur Förderung der Radverkehrsinfrastruktur mitsamt der erforderlichen Kommunikations- und Begleitmaßnahmen sowie des Fußverkehrs (Mehrbedarf in Höhe von ca. 250 Mio. Euro bis 2030) und weitere Maßnahmen ins Leben rufen.
- **fossile Subventionen im Verkehr abschaffen:** Aktuell fördert der Bund massive fossile Subventionen im Verkehrssektor, was die Mobilitätswende maßgeblich verschleppt. Diese müssen grundlegend reduziert und schnellstmöglich abgeschafft werden. Dafür soll die Kfz-Steuer an CO₂ Emissionen gekoppelt werden, während das Dienstwagen- und Dieselprivileg abgeschafft werden soll. Darüber hinaus soll eine Kerosinsteuer eingeführt werden. Als besonders wichtige Maßnahme ist der **Einbaustopp für Verbrennungsmotoren ab 2025** zu werten.

- **Ausbau der Schiene:** *Dafür muss ab sofort mehr Geld in den Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert werden. So soll der Schienengüterverkehr ebenfalls ausgebaut und das **Nachtzugnetz länderübergreifend** ermöglicht werden. Die angekündigte Verdoppelung des Schienen Personen- und Güterverkehrs bis 2030 muss im Rahmen des Deutschlandtaktes jetzt vorangetrieben werden.*
- **Wissing als Verkehrsminister ersetzen:** *Da sich seit Beginn der Legislaturperiode dauerhaft zeigt, dass der aktuelle Minister für Digitales und Verkehr seine Arbeit verweigert und seiner Verantwortung nicht nachkommt, muss dieser Ersatz sofort erfolgen.*

Die Umsetzung von Maßnahmen sowie die Ausgestaltung im Detail muss Gegenstand der Beratungen innerhalb der Bundesregierung sein. Aus diesen Festlegungen ergeben sich Anforderungen an zusätzlich erforderliche Haushaltsmittel, die zwingend zur Verfügung gestellt werden müssen.

Quellen

- THG-Minderungseffekt in 2030 durch Reduktion der privaten Fahrleistung mit Dienstwagen um 25-75 Prozent und Reduktion der CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw um 1-4 Prozent: 1,9-5,8 Mio. t pro Jahr (Agora Verkehrswende, 2018).
- THG-Minderungseffekt in 2030 durch Abschaffung der Pendlerpauschale (Fördermaßnahmen für niedrige Einkommensgruppen bleiben bestehen): 4,3-4,9 Mio. t CO₂ pro Jahr (FÖS, 2020).
- THG-Minderungseffekt durch Förderung von Radverkehr, öffentlichem Nahverkehr (Angebotssteigerung um 10 Prozent) und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit sowie Preissenkung im Schienenpersonenfernverkehr bis 2030: 2 Mio. t CO₂-Äq. (UBA, 2019).
- THG-Minderungseffekt durch Einführung eines Tempolimits auf deutschen Autobahnen von 120 km/h: 2,6 Mio. t CO₂-Äq. (UBA, 2020).
- THG-Minderungseffekt durch die Verdoppelung des Schienengüterverkehrsanteils bis 2030: 7 Mio. t CO₂-Äq. (Prognos, 2019).