

ANTRAG

der Fraktionen der SPD und CDU

Die Energiewende braucht die Verkehrswende - SPNV und ÖPNV dem künftigen Mobilitätsbedarf anpassen

Der Landtag möge beschließen:

Der Landtag stellt fest, dass zur erfolgreichen Umsetzung der Energiewende auch eine Verkehrswende einen wesentlichen Beitrag leisten muss. Ziel muss es sein, dass Verkehrswachstum vom Energieverbrauch so weit als möglich zu entkoppeln, um auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene den Mobilitätsbedarf der Gesellschaft noch besser mit den ökonomischen, sozialen und umweltpolitischen Zielen in Einklang zu bringen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Landtag die Landesregierung auf,

1. durch geeignete landespolitischen Maßnahmen und Instrumenten die „Energiewende im Verkehr“ zu unterstützen, um frühzeitig notwendige Umstrukturierungen der Energie- und Infrastrukturbereitstellung einzuleiten. Ziel muss es sein, unter verstärktem Einsatz alternativer Antriebstechnologien den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unter den verschiedenen Verkehrsträgern am gesamten Verkehrsaufkommen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und Zuständigkeiten zu erhöhen, um die Straßen deutlich von Autoverkehr zu entlasten.
2. dafür Sorge zu tragen, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der verfügbaren Mittel erhalten sowie bedarfsgerecht und an belastbaren Prognosen orientiert weiter ausgebaut wird. Insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sind die gegenwärtigen Mobilitätskonzepte kontinuierlich fortzuschreiben, um auch zukünftig insbesondere im ländlichen Raum, ein angemessenes, ökologisch und ökonomisch vernünftiges Verkehrsangebot zu machen.
3. zu prüfen, ob im Zusammenspiel der Akteure vor Ort weitere landes- und kommunale sowie betriebliche Mobilitätsmanagement-Projekte und -Maßnahmen initiiert werden können, um durch bessere Koordination des Angebots die Verkehrsteilnehmer zur Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens zu motivieren.

4. sich auf Bundesebene weiterhin dafür einzusetzen, dass die Elektrifizierung des Schienennetzes durch die Deutsche Bahn vorangetrieben wird.
5. sich gegenüber der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung innovative und nachhaltige Mobilitätskonzepte für Personenverkehr und Gütertransporte entwickelt werden, um ein umwelt-, klima- und leistungsfähiges Verkehrssystem für ganz Deutschland zu sichern. Um für diese Aufgabe künftig notwendige Investitionen zu sichern, wird die Bundesregierung aufgefordert, gemeinsam mit den Ländern, Kommunen und Verbänden aus dem Bereich des ÖPNV eine Zukunftsstrategie zur Finanzierung des ÖPNV und der Verkehrsinfrastruktur vorzulegen.
6. im Rahmen der Aufstellung des integrierten Landesverkehrsplanes den Aspekt der Verkehrswende auf geeignete Weise zu berücksichtigen.
7. die sich mit dem weiteren Ausbau der Nutzung erneuerbarer Energien ergebenden Möglichkeiten für alternative Kraftstoffe, im Besonderen für Elektromobilität, sowie den Einsatz von Wasserstoff und synthetischem Erdgas, zu unterstützen. Um die CO₂-Reduktionsziele im Verkehrssektor zu erreichen, müssen neben den Maßnahmen der Verkehrsvermeidung und -verlagerung alternative Antriebe und Kraftstoffe verstärkt zur Anwendung kommen. Dem kann das Land auch mit der Förderung von Pilot- und Demonstrationsvorhaben Rechnung tragen.

Dr. Norbert Nieszery und Fraktion

Vincent Kokert und Fraktion

Begründung:

Vor dem Hintergrund steigender Zuwachszahlen stellt der Verkehrssektor einen wichtigen Emittenten dar, der zukünftig noch stärker in der Energiewendediskussion berücksichtigt werden muss. Auf europäischer Ebene haben sich die Mitgliedsstaaten dazu verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 80 Prozent (%) zu reduzieren. In Deutschland ist der Verkehrssektor für rund 20 % der CO₂-Emissionen verantwortlich, über ein Viertel der Energie fließt dabei in den Verkehrsbereich. Angesichts des zu erwartenden Verkehrswachstums im Personen- und Güterverkehr besteht hier dringender Handlungsbedarf. Um die CO₂-Minderungsziele der Bundesregierung zu erreichen, müssen die Emissionen des Verkehrssektors deutlich reduziert werden. So soll bis 2020 der Endenergieverbrauch im Verkehr um 10 % und bis 2050 um rund 40 % zu 2005 sinken.

Damit die Energiewende im Verkehrssektor gelingt, müssen frühzeitig die Weichen für nötige Umstrukturierungen in der Energie- und Infrastrukturbereitstellung gestellt werden. Hierzu bedarf es einer Verkehrswende insgesamt, die mehr Mobilität mit weniger Verkehr und eine Verlagerung auf umweltfreundlichere und energiesparende Verkehrsträger bewirkt. Derzeit sind rund 70 % des Gesamtverkehrs vom Mineralöl abhängig, im Straßenverkehr sogar 97 %. Hinzu kommt, dass im Jahre 2011 die Bahnen erst knapp mit 22 % aus erneuerbaren Strom unterwegs waren. Zudem ist weltweit mit einer stark steigenden Mineralölnachfrage und folglich mit steigenden Preisen bei fossilen Kraftstoffen zu rechnen. Damit der Verkehr als wichtiger Wirtschaftsfaktor zukünftig bezahlbar bleibt, müssen die Verbräuche und die CO₂-Emissionen reduziert sowie die Kraftstoffbasis auf ein breiteres Fundament (d. h. E-Mobilität, Wasserstoff- und Brennstoffzellenantriebe) gestellt werden.

Für ein leistungsfähiges Verkehrssystem sind daher innovative und nachhaltige Mobilitätskonzepte im Personen- und Güterverkehr notwendig. Einerseits braucht es mehr energieeffiziente Antriebstechnologien unter stärkerer Einbindung regenerativer Energiequellen. Andererseits ist eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsträger und eine breit angelegte Strategie zur Verlagerung von Verkehr auf effiziente Verkehrsträger notwendig. Der Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs kommt dabei im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten eine wichtige Rolle zu. Große und ungenutzte Effizienzpotenziale liegen auch im weiterhin stark wachsenden Güterverkehr. Der Schiene kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu.

Gerade in ländlichen Räumen braucht es eine bessere Verknüpfung der Angebote der verschiedenen Verkehrsträger, die durch eine entsprechende Berücksichtigung der von der Siedlungsentwicklung abhängigen Verkehrsentwicklung in der Regional- und Bauleitplanung ergänzt wird. Neben betrieblichen tragen auch kommunale Mobilitätsmanagement-Projekte und -Maßnahmen dazu bei, zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten anzuregen. Durch ein integriertes verkehrsträgerübergreifendes Vorgehen können wichtige Veränderungen des Modal Splits, beispielsweise durch Car- und Bikesharing-Angebote, zugunsten von Bussen und Bahnen erreicht werden. Nicht zuletzt profitieren Betriebe und Kommunen von sinkenden Kosten, besserer Luft und optimierter Erreichbarkeit. In der Folge müssen weniger Mittel in den Ausbau, die Bereitstellung sowie Instandhaltung der Straßeninfrastruktur investiert werden. Allerdings bleibt die individuelle Mobilitätsentscheidung ein zentraler Ausgangspunkt.

Um den Herausforderungen der Zukunft, insbesondere mit Blick auf die demografische Entwicklung, gerecht werden zu können, muss sich die Mobilität in den nächsten Jahren zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur verändern, die klima- und umweltverträgliche, wirtschaftlich sinnvolle sowie sozial gerechte Verkehrsangebote bereitstellt.