

ANTRAG

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Klimafreundliche Verkehrsprojekte priorisieren – klimaschädliche Straßenbauvorhaben stoppen

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest:

1. Mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) wurden unter anderem Klimaziele im Verkehrsbereich festgelegt, die bislang weder bundesweit noch in Mecklenburg-Vorpommern erreicht wurden. Allein mit einer Antriebswende werden die Klimaziele nicht zu erreichen sein. Vielmehr bedarf es erheblicher Anstrengungen zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene beziehungsweise auf andere öffentliche Verkehre in Form einer umfassenden Mobilitätswende.
2. Mit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes (BVerfG) vom 24. März 2021 steht fest, dass verstärkte Anstrengungen zum Klimaschutz bereits jetzt und nicht erst in einigen Jahren erfolgen müssen; das gilt insbesondere für den Verkehrssektor.
3. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) wurde jedoch vor Inkrafttreten des Pariser Klimaabkommens erstellt und beachtet bisher nicht die aktuellen verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Klimaschutzvorgaben in Deutschland. Mit seinem Hauptaugenmerk auf dem Fernstraßenausbau trägt er stattdessen wesentlich zum Verfehlen der Klimaziele bei, die im KSG verankert sind.
4. Im Verkehrssektor besteht zudem ein erheblicher Sanierungsstau – das gilt besonders für Straßen und Brücken –, der vordringlich aufgelöst werden muss, bevor neue Straßenbaumaßnahmen geplant und durchgeführt werden.

II. Die Landesregierung wird aufgefordert,

1. sich gegenüber der Bundesregierung für eine Bedarfsplanüberprüfung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 unter Klimagesichtspunkten einzusetzen. Gleichzeitig fordert die Landesregierung, den begonnenen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden auf den jetzigen BVWP 2030 zu beziehen und den Prozess zielorientiert, für die Länder transparent und terminiert bis zum Jahresende 2023 zu gestalten. Sie fordert in diesem Zusammenhang die Bundesregierung dazu auf, Ergebnisse aus dem Dialogprozess in die politische Entscheidung über Veränderungspotenziale gerade bei der Bedarfsplanüberprüfung einzubeziehen.
2. sich bei der Bundesregierung gegen die Aufnahme des Bereichs Fernstraßenbau im Entwurf eines Bundesgesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich einzusetzen.
3. ein Moratorium zu erlassen für die im Bundesverkehrswegeplan 2030 für Mecklenburg-Vorpommern vorgesehenen Straßenbauvorhaben bis zur Festlegung eigener Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Gleichzeitig überprüft die Landesregierung die Klimarelevanz der geplanten Straßenbauten. Eine Realisierung der Straßenbauvorhaben ist nur dann möglich, wenn sie den eigenen Klimaschutzziele im Verkehrssektor nicht widersprechen.

Dr. Harald Terpe und Fraktion

Begründung:

Mit seinem aufsehenerregenden Beschluss hat das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) am 29. April 2021 festgestellt, dass die aktuell unzureichende Klimaschutzpolitik Freiheits- und Grundrechte der kommenden Generationen beeinträchtigt. Die Reduktion von Treibhausgasen ist nach Ansicht des Gerichtes verfassungsrechtlich geboten und darf nicht länger in die Zukunft und damit einseitig zulasten junger Generationen hinausgezögert werden.

Infolge dieses Urteils hat die Bundesregierung jährliche Treibhausgas-Minderungsziele für die verschiedenen Sektoren festgelegt. Demnach durften im Verkehrssektor im Jahr 2022 deutschlandweit Treibhausgase im Umfang von 139 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente freigesetzt werden. Tatsächlich wurden aber 150 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente ausgestoßen. Die Lücke zwischen Ziel- und Ist-Wert ist im Vergleich zum Jahr 2021, in dem 3,1 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente zu viel ausgestoßen wurden, somit größer geworden.¹ Laut § 8 Klimaschutzgesetz sind bei Überschreiten der Minderungsziele von den entsprechenden Ministerien der Bundesregierung Sofortprogramme vorzulegen, mit denen die sicherere Einhaltung der Minderungsziele gewährleistet wird. Dementsprechend wurde durch das für den Verkehrssektor zuständige Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BDMV) ein solches Sofortprogramm erarbeitet.

Der Expertenrat für Klimafragen (EKR) kritisiert in seinem Prüfbericht zu den Sofortprogrammen 2022 der Bundesregierung für den Gebäude- und Verkehrssektor, „dass die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegten Maßnahmen bis zum nächsten im Klimaschutzgesetz definierten Zieljahr (in diesem Fall 2030) eine erhebliche Überschreitung der Jahresemissionsmengen nicht verhindern würden.“² Mit anderen Worten, das, was die Bundesregierung an Klimaschutzmaßnahmen im Bereich Verkehr plant, reicht nicht aus, um die Klimaschutzziele Deutschlands zu erreichen.

Damit Deutschland seine Klimaschutzziele erreicht, muss also insbesondere der Verkehrssektor dringend weitere Potentiale für die Reduzierung von Treibhausgasen erschließen. Der Wechsel der Antriebssysteme allein wird nicht ausreichen.³ Es braucht eine umfassende Mobilitätswende mit einer Verlagerung der Verkehre. Die Reduzierung des Straßenbaus stellt dabei eines dieser Klimaschutzziele dar. Der ungebremsste Neubau von Straßen, die damit verbundene Beeinträchtigung der Klimaresilienz von Landschaft und der dem Bau folgende motorisierte Straßenverkehr wird von führenden Verkehrsforscherinnen und Verkehrsforschern vom Umweltbundesamt als Beitrag zum Klimawandel gesehen.⁴

Der aktuelle BVWP 2030 wurde vor Inkrafttreten des Pariser Klimaschutzabkommens und vor Erarbeitung des Klimaschutzgesetzes des Bundes beschlossen und berücksichtigt daher nicht bzw. nicht ausreichend die neuesten internationalen und nationalen Klimaschutzziele.

Es ist aus diesem Grund erforderlich, dass der BVWP, wie im Koalitionsvertrag auf Bundesebene festgelegt, parallel zur eingeleiteten Bedarfsplanüberprüfung in einem Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden mit dem Ziel einer neuen Prioritätensetzung nachjustiert wird. Der zu diesem Zweck am 7. Dezember 2022 vom BMDV gestartete Infrastrukturdiallog wird nach Auffassung von Verkehrsverbänden einem echten Dialog und einem gemeinsamen Entscheidungsfindungsprozess nicht gerecht.⁵

Für die Bedarfsplanüberprüfung des BVWP ist weiterhin zu beachten, dass es in Deutschland einen enormen Sanierungsstau bei der bestehenden Verkehrsinfrastruktur gibt. 358 Autobahnbrücken sind in Deutschland nur noch beschränkt oder nicht mehr befahrbar.⁶ Ein Sechstel der Fahrbahnflächen der Bundesautobahnen und ein Drittel der Fläche der Bundesstraßen haben mittlerweile nur noch eine eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit.⁷ Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist deshalb formuliert: „Bei den Bundesfernstraßen wollen wir einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke.“

Zwar ist der Anteil von Neubauprojekten des BVWP 2030 im Vergleich zum BVWP 2003 um 13 Prozent gesunken. Trotzdem ist der Anteil an Neu- und Ausbauprojekten im Bereich der Straße im Vergleich zur Schiene weiterhin deutlich zu hoch. So sind für den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen 2023 mit 3,86 Milliarden Euro fast doppelt so viele Mittel eingeplant, wie für die Kapazitätserweiterung des Schienennetzes (knapp zwei Milliarden Euro). Dadurch bleibt die Bahn weiterhin im Nachteil. Unter Beachtung der Klimaziele Deutschlands und der dringend notwendigen Investitionen in klimafreundliche Verkehrsträger, wie die Bahn, fordern deshalb führende Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner einen Stopp des Straßenneubaus.⁸

Die mit dem Entwurf eines Bundesgesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich⁹ beabsichtigten Neuregelungen für den Fernstraßenbau fördern allerdings den klimaschädlichen Neubau von Fernstraßen, statt ihn im Interesse des Ausbaus der Schienennetze zu beschränken. Zu diesen geplanten kritischen Neuregelungen gehören zum Beispiel der Baubeginn von Straßen noch vor Erlass einer Plangenehmigung beziehungsweise eines Planfeststellungsbeschlusses und die Festlegung, dass der Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, die fest disponiert ist oder für die der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf feststellt, per se im überragenden öffentlichen Interesse ist und der öffentlichen Sicherheit dient.

Auch in Mecklenburg-Vorpommern sind mit dem BVWP 2030 zahlreiche Straßenneubauten geplant, von denen mindestens sechs Vorhaben nach Aussagen des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) besonders tiefgreifende Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Klima haben.¹⁰ Die bisherige Planung dieser Vorhaben erfolgte allerdings ohne Einbeziehung von Klimaschutzzielen in Deutschland und in Mecklenburg-Vorpommern. In Mecklenburg-Vorpommern hat die Landesregierung zudem noch keine sektorspezifischen Klimaschutzzszenarien und demzufolge auch keine Treibhausgas-Minderungspfade für den Verkehrssektor erarbeitet.¹¹ Mit dem Neubau der für Mecklenburg-Vorpommern laut BVWP 2030 geplanten Straßen würden somit Tatsachen geschaffen, die eine Erreichung von Klimaschutzzielen in Mecklenburg-Vorpommern gefährden. Ein Moratorium des Neu- und Ausbaus des Straßennetzes in Mecklenburg-Vorpommern kann hingegen wesentliche Treibhausgas-minderungseffekte entfalten. Das Wuppertal-Institut bilanzierte eine solche Maßnahme für ganz Deutschland. Demnach könnten bis zum Jahr 2030 mit einem solchen Moratorium 20,9 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden.¹²

Quellen:

- ¹ Agora Energiewende (2023): Die Energiewende in Deutschland: Stand der Dinge 2022. Rückblick auf die wesentlichen Entwicklungen sowie Ausblick auf 2023. https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/-Projekte/2022/2022-10_DE_JAW2022/A-EW_283_JAW2022_WEB.pdf
- ² Expertenrat für Klimafragen; Prüfbericht zu den Sofortprogrammen 2022 für den Gebäude- und Verkehrssektor; https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2022/08/ERK2022_Pruefbericht-Sofortprogramme-Gebaeude-Verkehr.pdf
- ³ Peter Kasten: Klimaschutz im Verkehrssektor – klimaorientiertes und sozial gerechteres Marktdesign notwendig; Wirtschaftsdienst, Zeitschrift für Wirtschaftspolitik; 102. Jahrgang, 2022, Heft 13 S. 22 bis 28, <https://www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2022/heft/13/beitrag/klimaschutz-im-verkehrssektor-klimaorientiertes-und-sozial-gerechteres-marktdesign-notwendig.html>
- ⁴ Umweltbundesamt (2010): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland, Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale, <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/3773.pdf>
- ⁵ Infrastrukturmonolog statt echter Beteiligung; Gemeinsame Pressemitteilung von Verkehrsverbänden; https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=468
- ⁶ Marode Brücken und Straßen; ARD-Morgenmagazin, 18 März 2022, https://kurzelinks.de/ard_moma
- ⁷ Auf den Punkt gebracht ... Zustand der Verkehrswege; Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.; Internetseite, abgerufen am 4. Januar 2023 <https://www.bauindustrie.de/zahlen-fakten/auf-den-punkt-gebracht/zustand-der-verkehrswege>

- 8 „Die Regierung muss den Straßenbau stoppen“: Interview mit Verkehrsforscher Prof. Dr. Holzapfel; Frankfurter Rundschau, 26. September 2022, <https://www.fr.de/politik/die-regierung-muss-den-strassenbau-stoppen-91813738.html>
- 9 Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)
- 10 BUND fordert Stopp für sechs Straßenprojekte durch Natur; Süddeutsche Zeitung, 4. November 2021 <https://www.sueddeutsche.de/wissen/umwelt-schwerin-bund-fordert-stopp-fuer-sechs-strassenprojekte-durch-natur-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-211104-99-865224>
- 11 Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Wegner, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Landtag M-V zum Thema „Verkehr und Klimaschutz in Mecklenburg-Vorpommern“; Drucksache 8/1462, https://www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/55053/verkehr_und_klimaschutz_in_mecklenburg_vorpommern.pdf
- 12 Wuppertal-Institut: Klimapaket Autoverkehr; Studie im Auftrag von Greenpeace e. V., https://www.greenpeace.de/publikationen/20210816_gpd_klimapaket.pdf