Beschluss Klimaschutz braucht Mobilitätswende!

Gremium:	LDK
Beschlussdatum:	26.10.2019
Tagesordnungspunkt:	13. Verschiedene Anträge

Antragstext

Spätestens mit der „Fridays for Future“ Bewegung hat Klimaschutz in der öffentlichen Debatte den Stellenwert eingenommen, der aufgrund der Ernsthaftigkeit und Dringlichkeit der Lage angemessen ist. Bereits Jahrzehnte früher haben Wissenschaftler*innen weltweit vor den potentiellen Folgen ausbleibender Klimaschutzmaßnahmen gewarnt. Die Regierungen dieser Welt haben seither immer neue Pläne, Ziele und Versprechungen gemacht. Zu wenige Versprechungen sind gehalten, zu viele Ziele gerissen und Pläne verworfen worden.

Die Landesdelegiertenkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen Mecklenburg-Vorpommern stellt fest:

- Durch die bisherige weitestgehende Handlungsunwilligkeit und -unfähigkeit lässt sich die Klimakrise nicht mehr abwenden, sie ist bereits eingetreten.
- Weltweit ist die Durchschnittstemperatur schon heute um 1°C angestiegen (relativ zu 1850-1900). Rund die Hälfte des Anstiegs erfolgte in den letzten 30 Jahren.
- Im aktuellen Handlungskorridor werden alle gesteckten Ziele bei weitem verfehlt, die prognostizierte Erwärmung zum Ende des Jahrhunderts wird über 3°C liegen, sollten keine sofortigen und weitreichenden Maßnahmen ergriffen werden.
- Machen wir „weiter wie bisher“ reicht das verbleibende Emissionsbudget für den 1,5°C Pfad noch für ca. 10 Jahre. Selbst das 2°C Budget wäre spätestens in 30 Jahren überschritten.
- Das Zeitfenster, in dem wir noch Kontrolle über die Entwicklung des Klimas haben, ist schon fast geschlossen.
- Um das Ausmaß der Krise uns ihre Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, ist umgehendes, beherztes Handeln erforderlich.
- Das Leben auf Kosten unserer Kinder und Enkel muss aufhören.
- Die wesentlichen notwendigen Maßnahmen sind lange bekannt. Sie sind umfangreich und vielfältig, jedoch in gemeinsam in ihrer Wirkung verlässlich, würde mit ihrer Umsetzung endlich begonnen.
- Das Argument, einzelne Maßnahmen brächten nur wenig, dient nur als Entschuldigung dafür, gar nicht erst anzufangen. Die Klimakrise hat viele Einzelursachen, die sich summieren. Dementsprechend zählt jede Einzelmaßnahme, jede eingesparte Tonne CO2, jeder Tag, an dem gehandelt wird. Und für die Klimafolgen, für die Lebensbedingungen unserer und

kommender Generationen zählt jedes Zehntelgrad Erderhitzung, das wir verhindern.

- Die Emissionen im Verkehrssektor (20% aller Emissionen in der BRD) sind seit 1990 nicht gesunken. Die rasant steigenden Emissionen des von Deutschland ausgehenden internationalen Flugverkehrs sind dabei noch nicht einmal berücksichtigt. Alle Klimaziele in diesem Bereich werden verfehlt.

- Obwohl die Folgen verfehlter Klimapolitik die Länder und Kommunen treffen, wird die Umsetzung effektiver Maßnahmen durch die fehlende politische Regulierung auf Ebene der Bundesregierung maßgeblich behindert (vgl. Beschluss „Klimaschutz in den Kommunen“ LDK März 2019). Da sich an diesem Umstand weiterhin nichts geändert hat, sieht die Landesdelegiertenkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen Mecklenburg-Vorpommern Handlungsbedarf und fordert per Beschluss die Bundes- und Landesregierung auf, kommunale Klimapolitik nicht weiter zu behindern. Dazu ist notwendig:

  1. Im Bereich Verkehr den notwendigen Rahmen für einen nachhaltigen Umstieg auf emissionsfreie Transportmittel bis 2050, im Straßenverkehr bis spätestens 2030 zu schaffen, indem:

- eine Vorrangregelung für Fuß- und Radverkehr in Verkehrsplanung, -ausbau und -fluss im Verkehrsrecht implementiert wird,

- die Bahn in Gleichschritt mit dem gesamten ÖPNV attraktiver gemacht wird, durch

- einen Deutschlandtakt in angemessener Frequenz (deutlich höher als bisher)

- ein besseres Streckennetz deutschlandweit und regionale Verbesserungen sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs

- Ergänzend sind Massnahmen zur Elektrifizierung in Stadten und auf Autobahnen zu priorisieren, so dass bedarfsweise Busse und LKW-Zugmaschinen über Stromabnehmer elektrisch betrieben und Batterien aufgeladen werden können.

- bezahlbare Ticketpreise (Mehrwertsteuer senken)

- Bei der Einführung einer batteriegestützten Elektromobilität ist zu berücksichtigen:

    - Immer größere und schwere Batterien für hohe Reichweiten sind keine abschließende Lösung, sondern lediglich z.Z. "alternativlos", da wir mittlerweile nur noch eine Infrastruktur halbwegs zeitgerecht aufbauen können; alternative emissionsfreie (übergangsweise emissionsreduzierte) Antriebe müssen weiterverfolgt werden (Brennstoffzelle/Wasserstoff, Methan etc.)

    - eine deutsche/europäische Batterieproduktion ist strategisch erforderlich (Reduzierung von internationalen Abhängigkeiten/Durchsetzung von Standards). Dabei muss das Primat

auf umweltschonendem Abbau insbes. von Lithium in Südamerika sowie von Anfang an auf einer maximaler Recycling-Quote 99,xx% liegen.

- die Klimafolgen des Flugverkehrs gerecht eingepreist (Kerosinsteuer) und Subventionen für defizitäre Flughäfen gestoppt werden,
- und zugleich die Forschung zu emissionsfreien Flugzeugen und Kraftstoffen gefördert wird,
- die Landstromversorgung mindestens in allen Fähr-, Handels- und Industriehäfen verpflichtend gemacht und zuvor entsprechend ausgebaut wird,und die Hafengebühren konsequent emissionsabhängig gestaltet werden,
- sowie neben dem Schiffsverkehr alle Flüge in den Emissionshandel aufgenommen werden.

2. Die zum Teil bereits aufgezeigten, dringend notwendigen Investitionen für den Klimaschutz schon heute zu tätigen, statt diese mit Zins und Zinseszins weiter in die Zukunft zu verschieben. Das heißt, im Bundeshaushalt müssen unverzüglich die Spielräume für die notwendigen Investitionen geschaffen werden, z.B. durch:

- Abbau umweltschädlicher Subventionen wie das Dieselprivileg, die Steuerbefreiung für Kerosin oder die Dienstwagensubventionierung
- Umschichtung von Haushaltsmitteln, z.B. vom Straßenbau in die Bahninfrastruktur
- eine an den aktuellen Erfordernissen ausgerichtete Novellierung des Energie- und Klimafonds
- alle öffentlichen Anlagen müssen der Divestment-Strategie folgen und dürfen nicht mehr in klimaschädliche Anlagen investiert werden, dazu muss umgehende eine Offenlegungsverpflichtung aller Finanzakteure über Klima- und Umweltfolgen ihrer Produkte eingeführt werden,
- mit sofortiger Wirkung muss der Mindestpreis für eine Tonne CO2 im Emissionshandel 40€ betragen, zudem muss eine verbindliche Preissteigerung, welche sich an der Restmengenverfügbarkeit der nationalen Verpflichtungen aus dem Paris Abkommen orientiert, eingeführt werden.

Eine auf regenerativen Energiequellen basierende Mobilität darf nicht dazu führen, dass der Anbau von "Energiepflanzen" Lebensmittel insbes. in der 3. Welt verteuert oder zur Ausweitung Landwirtschaftlicher Flächen in sensiblen Regionen (Amazonas-Urwald etc.); dazu sind insbesondere spezifische Spekulationen an der Börse zu kontrollieren.

3. Im Land Mecklenburg-Vorpommern (MV) sind vorrangig folgende Ziele und Maßnahmen zu ergreifen:

- Erhebliche Angebotsverbesserung des ÖPNV insb. in ländlichen Räumen
- Schaffung von ÖPNV-Verbünden im gesamten Land
- Kostenfreies Ticket für Schüler*innen und Auszubildende
- Anbindung der Fremdenverkehrsschwerpunkträume sowie der Fährhäfen an das Schienennetz einschließlich guter Bedienung
- Anbindung der Fährhäfen an das Radverkehrsnetz
- Reduktion der Anzahl der Flughäfen und Flugplätze im gesamten Land. Sämtliche Flughäfen sind hoch defizitär (außer Barth, wo absurder Weise die Einnahmen aus Grünlandverpachtung die Kosten decken) und entziehen Mittel für eine umweltfreundliche Mobilität
- einen Ausbaustopp für die Kreuzfahrtinfrastruktur in MV. Sämtliche Kreuzfahrtterminals sind hoch defizitär und entziehen Mittel für eine umweltfreundliche Mobilität und einen nachhaltigen Tourismus
- Kurzfristige Überprüfung bereits laufender Planungen hinsichtlich Ihrer Sinnhaftigkeit und Verträglichkeit zu heute gültigen Prämissen und ggf. Anpassung, insbesondere Ausbau B96 (derzeitige Planungen basieren auf wachsendem Verkehrsaufkommen…)
- Verzicht auf den Bau der Ortsumgehung Wolgast
- Konzipierung eines funktionalen Radwegenetzes einschließlich Festlegung der Baulastträgerschaften sowie die vorrangige Realisierung und Pflege des Radwegenetzes
- Schaffung von Inklusionsgedanken im gesamten Land für eine inter- und intragenerationelle Gerechtigkeit und Gleichheit aller Verkehrsteilnehmer*innen
- Wiederherstellung widerrechtlich ‚verschwundener' Wege einschließlich Bepflanzung mit Hecken und Grünstrukturen
- Um die erfolgreiche Umsetzung eines Prozesses über einen Zeitraum von über 30 Jahren zu garantieren, braucht es verbindliche Zwischenziele, ein professionelles Monitoring und geeignete Nachschärfungsinstrumente für alle Sektoren. Diese müssen an der verbindlichen Zusage, das Pariser Klimaschutzabkommen zu erfüllen, gemessen werden. Nur mit dieser Verbindlichkeit kann es gelingen, die langfristig richtigen Pfadentscheidungen zu treffen und eine nachhaltige Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen auf Kommunal- und Landesebene zu ermöglichen.
- Wichtig sind dabei kurzfristig erreichbare Erfolge, welche möglichst ad hoc CO2-Einsparungen erzielen - nicht mittel- und langfristige. Mittlerweile fehlt uns ganz einfach die Zeit…!

Begründung

Trotz signifikanter technischer Fortschritte in den letzten Jahrzehnten sind die Belastungen und Schäden durch den Verkehr gleich geblieben bzw. wurden sogar erheblich erhöht. Milliardenschwere Forschungsausgaben wurden vor allem für die Optimierung von Verbrennungsmotoren mit Treibstoffen aus herkömmlichen fossilen Energiequellen getätigt. Dies sehen wir als eine herausragende Ursache für die Schädigung des Klimas sowie der Luftqualität und der Gesundheit von Mensch und Natur.

Neben dem Ausstoß von Treibhausgasen ist der Motorisierte Individualverkehr und der Straßengüterverkehr verantwortlich für Emissionen von gesundheitsschädlichen Stoffen wie Kohlenmonoxid, Stickoxide, flüchtige Kohlenwasserstoffe sowie Feinstaub. Mit Reifenabrieb gelangen die größten Mengen an Kunststoffen in die Umwelt.

Die für herkömmliche fossile Energieträger angelegte Verkehrsinfrastruktur im Flächenland Mecklenburg-Vorpommern ist einerseits überdimensioniert und andererseits für die Bedürfnisse der Einwohner*innen und Gäste unzureichend. Das Land verfügt über fünf vollwertige Flughäfen, die sämtlich hoch defizitär sind und auf Jahrzehnte hinaus Millionensummen für Ersatz- und Folgeinvestitionen verschlingen werden, ohne nennenswerte Nutzen für die Einwohner*innen und Gäste.

Die geplante Ortsumgehung Wolgast wird der Insel Usedom weiteren Verkehr bescheren. Mit der Fertigstellung des Swinetunnels zwischen Usedom und Wollin werden großräumige Verkehrsströme auf die B 111 geführt und die Verkehrsprobleme der Küstenorte noch weiter verschärfen. Wir sind besorgt, dass eine Verbesserung der Tourismusqualität durch das bei dem befürchteten Verkehrsaufkommen zunichte gemacht wird.

Obwohl beide Fährhäfen Mecklenburg-Vorpommerns sich in öffentlicher Hand befinden (fast gänzlich in Landesträgerschaft), können weder der Fährhafen Rostock noch der Fährhafen Sassnitz mit Fahrrädern erreicht werden - beide Häfen müssen dringend an Radwege angebunden werden. Auch die ÖPNV-Anbindung beider Häfen ist stark unzureichend: Beide Häfen können nicht mit der Bahn erreicht werden, die Busverbindungen zu und von beiden Häfen sind unzureichend bis sehr schlecht. Gerade auf der Königslinie, der kürzesten Verbindung von Deutschland nach Schweden von Sassnitz nach Trelleborg, werden Fähren abgezogen und die Passagiere wandern ab – bzw. auch umgekehrt.