

## V5 Klimaschutz braucht Mobilitätswende!

Gremium: LAG MoVe  
Beschlussdatum: 27.09.2019  
Tagesordnungspunkt: 1. Formalia

### Antragstext

- 1 Spätestens mit der „Fridays for Future“ Bewegung hat Klimaschutz in der  
2 öffentlichen Debatte den Stellenwert eingenommen, der aufgrund der  
3 Ernsthaftigkeit und Dringlichkeit der Lage angemessen ist. Bereits Jahrzehnte  
4 früher haben Wissenschaftler\*innen weltweit vor den potentiellen Folgen  
5 ausbleibender Klimaschutzmaßnahmen gewarnt. Die Regierungen dieser Welt haben  
6 seither immer neue Pläne, Ziele und Versprechungen gemacht. Zu wenige  
7 Versprechungen sind gehalten, zu viele Ziele gerissen und Pläne verworfen  
8 worden.
- 9 Die Landesdelegiertenkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen Mecklenburg-Vorpommern  
10 stellt fest:
- 11 • Durch die bisherige weitestgehende Handlungsunwilligkeit und -unfähigkeit  
12 lässt sich die Klimakrise nicht mehr abwenden, sie ist bereits  
13 eingetreten.
  - 14 • Weltweit ist die Durchschnittstemperatur schon heute um 1°C angestiegen  
15 (relativ zu 1850-1900). Rund die Hälfte des Anstiegs erfolgte in den  
16 letzten 30 Jahren.
  - 17 • Im aktuellen Handlungskorridor werden alle gesteckten Ziele bei weitem  
18 verfehlt, die prognostizierte Erwärmung zum Ende des Jahrhunderts wird  
19 über 3°C liegen, sollten keine sofortigen und weitreichenden Maßnahmen  
20 ergriffen werden.
  - 21 • Machen wir „weiter wie bisher“ reicht das verbleibende Emissionsbudget für  
22 den 1,5°C Pfad noch für ca. 10 Jahre. Selbst das 2°C Budget wäre  
23 spätestens in 30 Jahren überschritten.
  - 24 • Das Zeitfenster, in dem wir noch Kontrolle über die Entwicklung des Klimas  
25 haben, ist schon fast geschlossen.
  - 26 • Um das Ausmaß der Krise und ihre Auswirkungen so gering wie möglich zu  
27 halten, ist umgehendes, beherztes Handeln erforderlich.
  - 28 • Das Leben auf Kosten unserer Kinder und Enkel muss aufhören.
  - 29 • Die wesentlichen notwendigen Maßnahmen sind lange bekannt. Sie sind  
30 umfangreich und vielfältig, jedoch in gemeinsam in ihrer Wirkung  
31 verlässlich, würde mit ihrer Umsetzung endlich begonnen.
  - 32 • Das Argument, einzelne Maßnahmen brächten nur wenig, dient nur als  
33 Entschuldigung dafür, gar nicht erst anzufangen. Die Klimakrise hat viele  
34 Einzelursachen, die sich summieren. Dementsprechend zählt jede  
35 Einzelmaßnahme, jede eingesparte Tonne CO<sub>2</sub>, jeder Tag, an dem gehandelt  
36 wird. Und für die Klimafolgen, für die Lebensbedingungen unserer und

37 kommender Generationen zählt jedes Zehntelgrad Erderhitzung, das wir  
38 verhindern.

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

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

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

- 55 • eine Vorrangregelung für Fuß- und Radverkehr in Verkehrsplanung, -ausbau  
56 und -fluss im Verkehrsrecht implementiert wird,
- 57 • die Bahn in Gleichschritt mit dem gesamten ÖPNV attraktiver gemacht wird,  
58 durch
- 59 • einen Deutschlandtakt in angemessener Frequenz (deutlich höher als bisher)
- 60 • ein besseres Streckennetz deutschlandweit und regionale Verbesserungen  
61 sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs
- 62 • Ergänzend sind Massnahmen zur Elektrifizierung in Städten und auf  
63 Autobahnen zu priorisieren, so dass bedarfsweise Busse und LKW-  
64 Zugmaschinen über Stromabnehmer elektrisch betrieben und Batterien  
65 aufgeladen werden können.
- 66 • bezahlbare Ticketpreise (Mehrwertsteuer senken)
- 67 • Bei der Einführung einer batteriegestützten Elektromobilität ist zu  
68 berücksichtigen:
  - 69 ◦ Immer größere und schwere Batterien für hohe Reichweiten sind keine  
70 abschließende Lösung, sondern lediglich z.Z. "alternativlos", da wir  
71 mittlerweile nur noch eine Infrastruktur halbwegs zeitgerecht  
72 aufbauen können; alternative emissionsfreie (übergangsweise  
73 emissionsreduzierte) Antriebe müssen weiterverfolgt werden  
74 (Brennstoffzelle/Wasserstoff, Methan etc.)
  - 75 ◦ eine deutsche/europäische Batterieproduktion ist strategisch  
76 erforderlich (Reduzierung von internationalen  
77 Abhängigkeiten/Durchsetzung von Standards). Dabei muss das Primat

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

- 80 • die Klimafolgen des Flugverkehrs gerecht eingepreist (Kerosinsteuer) und  
81 Subventionen für defizitäre Flughäfen gestoppt werden,
- 82 • und zugleich die Forschung zu emissionsfreien Flugzeugen und Kraftstoffen  
83 gefördert wird,
- 84 • die Landstromversorgung mindestens in allen Fähr-, Handels- und  
85 Industriehäfen verpflichtend gemacht und zuvor entsprechend ausgebaut  
86 wird,
- 87 • sowie neben dem Schiffsverkehr alle Flüge in den Emissionshandel  
88 aufgenommen werden.

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

- 93 • Abbau umweltschädlicher Subventionen wie das Dieselprivileg, die  
94 Steuerbefreiung für Kerosin oder die Dienstwagensubventionierung
- 95 • Umschichtung von Haushaltsmitteln, z.B. vom Straßenbau in die  
96 Bahninfrastruktur
- 97 • eine an den aktuellen Erfordernissen ausgerichtete Novellierung des  
98 Energie- und Klimafonds
- 99 • alle öffentlichen Anlagen müssen der Divestment-Strategie folgen und  
100 dürfen nicht mehr in klimaschädliche Anlagen investiert werden, dazu muss  
101 umgehende eine Offenlegungsverpflichtung aller Finanzakteure über Klima-  
102 und Umweltfolgen ihrer Produkte eingeführt werden,
- 103 • mit sofortiger Wirkung muss der Mindestpreis für eine Tonne CO<sub>2</sub> im  
104 Emissionshandel 40€ betragen, zudem muss eine verbindliche  
105 Preissteigerung, welche sich an der Restmengenverfügbarkeit der  
106 nationalen Verpflichtungen aus dem Paris Abkommen orientiert, eingeführt  
107 werden.

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

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

- 115 • Erhebliche Angebotsverbesserung des ÖPNV insb. in ländlichen Räumen
- 116 • Schaffung von ÖPNV-Verbänden im gesamten Land
- 117 • Kostenfreies Ticket für Schüler\*innen und Auszubildende
- 118 • Anbindung der Fremdenverkehrsschwerpunkträume sowie der Fährhäfen an das  
119 Schienennetz einschließlich guter Bedienung
- 120 • Anbindung der Fährhäfen an das Radverkehrsnetz
- 121 • Reduktion der Anzahl der Flughäfen und Flugplätze im gesamten Land.  
122 Sämtliche Flughäfen sind hoch defizitär (außer Barth, wo absurder Weise  
123 die Einnahmen aus Grünlandverpachtung die Kosten decken) und entziehen  
124 Mittel für eine umweltfreundliche Mobilität
- 125 • Kurzfristige Überprüfung bereits laufender Planungen hinsichtlich Ihrer  
126 Sinnhaftigkeit und Verträglichkeit zu heute gültigen Prämissen und ggf.  
127 Anpassung, insbesondere Ausbau B96 (derzeitige Planungen basieren auf  
128 wachsendem Verkehrsaufkommen...)
- 129 • Verzicht auf den Bau der Ortsumgehung Wolgast
- 130 • Konzipierung eines funktionalen Radwegenetzes einschließlich Festlegung  
131 der Baulastträgerschaften sowie die vorrangige Realisierung und Pflege  
132 des Radwegenetzes
- 133 • Schaffung von Inklusionsgedanken im gesamten Land für eine inter- und  
134 intragenerationelle Gerechtigkeit und Gleichheit aller  
135 Verkehrsteilnehmer\*innen
- 136 • Wiederherstellung widerrechtlich ‚verschwundener‘ Wege einschließlich  
137 Bepflanzung mit Hecken und Grünstrukturen
- 138 • Um die erfolgreiche Umsetzung eines Prozesses über einen Zeitraum von über  
139 30 Jahren zu garantieren, braucht es verbindliche Zwischenziele, ein  
140 professionelles Monitoring und geeignete Nachschärfungsinstrumente für  
141 alle Sektoren. Diese müssen an der verbindlichen Zusage, das Pariser  
142 Klimaschutzabkommen zu erfüllen, gemessen werden. Nur mit dieser  
143 Verbindlichkeit kann es gelingen, die langfristig richtigen  
144 Pfadentscheidungen zu treffen und eine nachhaltige Umsetzung der  
145 Klimaschutzmaßnahmen auf Kommunal- und Landesebene zu ermöglichen.
- 146 • Wichtig sind dabei kurzfristig erreichbare Erfolge, welche möglichst ad  
147 hoc CO2-Einsparungen erzielen - nicht mittel- und langfristige.  
148 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. Milliarden schwere 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 Landsträgerschaft), 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.