

Leitantrag des Vorstandes. Verkehrswende in Sachsen jetzt!

Verkehrswende in Sachsen jetzt!

Der neben dem Energie- und Agrarsektor oft nur am Rande wahrgenommene Verkehrssektor gehört zu den wesentlichen Treibern heutiger Umweltprobleme. Der Verkehr ist einer der

wesentlichen Faktoren für den Klimawandel, er verlärmst weite Bereiche des Freistaats, die Verkehrswege zerschneiden die letzten Rückzugsgebiete für Arten und zerstören damit dauerhaft die Artenvielfalt; der Verkehr verbraucht Fläche und energieintensive Ressourcen wie Baustoffe.

Und er schädigt die menschliche Gesundheit durch die große Zahl von Verkehrstoten und -verletzten wie auch Erkrankten – mit zudem massiven volkswirtschaftlichen Folgen. Eine

besondere Rolle spielen dabei die individuelle Automobilität, der Güterverkehr und der Flugverkehr. Der BUND Sachsen fordert deshalb für den Freistaat Sachsen eine konsequente und zeitnahe Verkehrswende, insbesondere in folgenden Hinsichten:

1. Auch die Verkehrspolitik muss den übergreifenden, völkerrechtlich verbindlichen Umweltzielen gerecht werden: null fossile Brennstoffe in zwei Jahrzehnten gemäß dem Pariser Klima-Abkommen sowie eine insgesamt deutlich geringere Naturinanspruchnahme gemäß der Biodiversitätskonvention. Sachsen muss sich im Bund und in der EU deshalb für einen entsprechenden fossilen Ausstieg in zwei Dekaden einsetzen, der die Grundlage auch einer Verkehrswende wäre. Daneben müssen auf Landesebene weitere wichtige Maßnahmen ergriffen werden:
2. Im Verkehr muss deshalb umgehend und umfassend den ökologischeren Verkehrsmitteln Schiene, Bus, Rad- und Fußverkehr in der Planung Priorität eingeräumt werden gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, dem straßengebundenen Warenverkehr und dem Luftverkehr. Dies erfordert ein entsprechendes Mobilitätskonzept.
3. Keine neuen Straßen! Nur so sind die Klima- und Biodiversitätsziele umzusetzen, aber auch der nötige Stopp des Flächenverbrauchs und das seit langem propagierte, aber nie eingehaltene Diktum „Erhalt vor Neubau“.
4. Der BUND fordert die Einführung eines sachsenweiten Nahverkehrsverbunds mit niedrigen, attraktiven Preisen für alle.
5. Nötig ist auch eine Takterhöhung im öffentlichen Verkehr, um eine attraktive Konkurrenz zum Pkw-Verkehr aufzubauen. Hierzu sind auch unlängst geschlossene Bahnlinien wieder zu eröffnen.
6. Der BUND Sachsen fordert eine konsequente Parkraumbewirtschaftung in den Städten und gleichzeitig Maßnahmen für einen attraktiveren ÖPNV, um neue Mobilitätsspitzen abzufangen. Auf öffentlichen Flächen sind Parkplätze zu verteuern und kontinuierlich zu verringern.
7. Der Radverkehr muss gestärkt werden. Dafür sind etwa Radschnellstrecken zügig umzusetzen, Straßenquerschnitte Rad-, Fußverkehrs- und ÖPNV-freundlich zu gestalten und aus dem Flickenteppich von Radverkehrsmaßnahmen in den Städten ein echtes Nahradverkehrsnetz zu entwickeln.
8. Der Lastenverkehr gehört auf die Schiene. Der Straßenlastverkehr darf nicht mit zweifelhaften Projekten wie dem IPO in Pirna weiter gestärkt werden.
9. Der Lastverkehr in Städten gehört in den E-Lieferwagen oder aufs (E)-Lastenrad. Wie immer muss E-Mobilität dabei auf der Basis von 100 % erneuerbaren Energien im Stromnetz ermöglicht werden.

- 45 10. Wir müssen neue Mobilität wagen: durch Experimente etwa mit Rufbussen, Taxis und Share-Apps, um auch im postfossilen Zeitalter Mobilität in Stadtrandlagen, im ländlichen Raum und zu Nachtzeiten zu ermöglichen.
11. Den Ausbau der Elbe und finanziell wie logistisch fragwürdige Projekte wie den Ausbau des Hafens Riesa lehnt der BUND Sachsen ab.
- 50 12. Sachsen muss Vorreiter bei der Elektromobilität im Hinblick auf den verbleibenden Verkehr werden. Nicht nur durch die Produktion von E-Mobilität in Sachsen, sondern auch den konsequenten Ausbau der Ladeinfrastruktur und von Anreizsystemen für die Elektromobilität – und durch die rasche Erreichung von 100 % erneuerbaren Energien im Stromnetz.
- 55 13. Lärmschutz konsequent umsetzen! Wer Verkehr will und fördert, muss dafür sorgen, dass anliegende Menschen und die Natur nicht gestört werden. Noch bestehende Lärmschutzlücken an Straßen und Bahn müssen geschlossen werden.
14. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung muss für alle Verkehrsvorhaben – auch für solche der nachhaltigen Mobilität wie Schienen- und Radwege konsequent angewendet werden, um weiteren Natur- und Flächenverbrauch zu vermeiden. Gerade im Verkehrsbau gilt es, die 1:1-Entsiegelung als Kompensation für neu versiegelte Flächen umzusetzen.
- 60
15. Auch wenn es unpopulär ist: Der Flugverkehr kann nicht immer weiter wachsen, sondern muss deutlich weniger werden. Neben dem generellen Ausstieg aus den fossilen Brennstoffen sind dazu auf Landesebene u.a. ein Nachtflugverbot an beiden sächsischen Verkehrsflughäfen und ein Rückbau jeglicher direkter und indirekter Subventionen geboten. Perspektivisch darf auch der Luftverkehr nur noch auf postfossiler Grundlage stattfinden, etwa durch Einsatz von Power-to-X.
- 65

Begründung

- 70 Der Verkehr trägt mit rund einem Fünftel zu den Treibhausgasemissionen in Deutschland bei – Tendenz steigend.¹ Ursache dafür ist in erster Linie die stetig zunehmende Mobilität, die sich in einer immer höheren Fahrleistung sowohl beim Individual- wie auch beim Lastverkehr widerspiegelt. So hat der Pkw-Verkehr von 1995 bis heute um mehr als 20 Prozent
- 75 zugenommen, ähnlich sieht es beim Lastverkehr aus.² Dabei muss gerade auch der Verkehr seinen Beitrag zu den verbindlichen Zielen aus Artikel 2 des Pariser Klima-Abkommens leisten – er tut dies aber bislang nicht. Besser sieht es nur bei den anderen Schadstoffen aus, deren Ausstoß sowohl absolut wie auch bezogen auf die Fahrleistung deutlich gesunken ist. Zu hoch sind die Werte dennoch weiterhin, wie die aktuelle Debatte um die NOx-Grenzwerte zeigt.
- Eine Sonderrolle nimmt der Luftverkehr ein. Er trägt zwar nur einen vergleichsweise geringen
- 80 Anteil zu den Emissionen bei. Dadurch dass die Emissionen in hohen Luftschichten entstehen, ist deren Klimawirkung jedoch um das Zwei- bis Fünffache höher als das der bodennahen Emissionen. So wird geschätzt, dass der Flugverkehr zu fünf Prozent zur Klimaerwärmung beiträgt.³ Zudem nehmen die Flugkilometer rasant zu, bedingt neben Transporten auch durch den – auch in Umweltkreisen – zunehmenden Wunsch nach Fernreisen.
- 85 Verkehr erzeugt nicht nur Emissionen im Betrieb und bei der Herstellung der Verkehrsträger⁴ sondern macht auch Lärm. Einer Studie des Umweltbundesamts (UBA) zu Folge, fühlen sich drei Viertel der Deutschen durch Straßenlärm in ihrem Wohnumfeld belästigt; jeweils rund 40 Prozent klagen über Bahn- und Fluglärm.⁵
- Hinzu kommt der enorme Flächenverbrauch: 1932 wurde die erste Autobahn in Deutschland
- 90 zwischen Köln und Bonn eröffnet; sie war 20 km lang. Heute gibt es fast 13.000 Autobahnkilometer in Deutschland, Tendenz steigend. Ein Kilometer Autobahn versiegelt durchschnittlich 2,5 ha Fläche. Bei 13.000 km Länge ist das eine versiegelte Fläche von 32.500 h. Das entspricht der Fläche von mehr als 45.000 Fußballfeldern. Hinzu kommt die noch deutlich größere Fläche aller übrigen Straßen sowie die benötigten Parkflächen.
- 95 All dem gegenüber stehen die öffentlichen Verkehre sowie der Rad- und Fußverkehr. Letzterer verursacht kaum Emissionen (lediglich bei der Produktion der Fahrräder und der – jedoch weniger anspruchsvollen, Wegegestaltung).⁶ Beide Verkehrsträger sind nahezu geräuschlos und haben einen viel geringeren Flächenbedarf.⁷
- 100 Anders sieht es bei den öffentlichen Verkehren Bus und Bahn aus: Beide benötigen Flächen, machen Lärm, verbrauchen Ressourcen und verursachen Emissionen sowohl im Betrieb wie bei der Produktion. Letzteres lässt sich weitgehend aufheben, indem in der Produktion nur auf erneuerbare Energien gesetzt wird. Der Betrieb verlangt erneut nach 100 % erneuerbaren Energien. Zugstrecken müssen hierzu komplett elektrifiziert sein; eine technologisch recht junge Variante ist der Brennstoffzellenzug. Letztere Technologie kann sich natürlich auch im
- 105 Busverkehr bewähren. Hier lassen sich aber auch reine Wasserstoff- oder Elektrobusse denken sowie ein Revival der O-Busse. Damit würden auch die Lärmimmissionen sinken, weil Elektromotoren per se leiser als Verbrennungsmotoren arbeiten.

¹ www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimaschutz-energiepolitik-in-deutschland/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#textpart-2

² www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#textpart-1

³ www.bund.net/mobilitaet/infrastruktur/luftverkehr/co2-emissionen

⁴ www.vcoe.at/service/fragen-und-antworten/wie-viele-ressourcen-werden-bei-der-pkw-produktion-verbraucht

⁵ www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbelaestigung

⁶ www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-vergleich

⁷ www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich

Den Individual- und Lastenverkehr emissionsfrei zu gestalten, ist schwieriger. Bei einer kompletten Umstellung der derzeitigen Fahrzeugflotte auf elektrischen Antrieb wären erhebliche Mengen von Lithium für den Batteriebau notwendig, sollte Lithium der Grundstoff für die benötigten Batterien bleiben. Verschiedene Studien gehen davon aus, dass die weltweiten Lithiumvorräte zuvor erschöpft wären oder sich nicht schnell genug erschließen ließen.⁸ Zudem würde der direkte Strombedarf steigen (um bis zu 20 Prozent) um den Fahrzeugbestand zu laden und das, obwohl der Strombedarf sinken muss, um die Klimaziele zu erreichen.⁹ Und für Lastverkehr sind aktuell die elektrischen Alternativen noch keine wirklichen Alternativen. Neben einer Elektrifizierung ist deshalb auch mehr Suffizienz in puncto Mobilität nötig.

Hierzu sind die notwendigen, oben beschriebenen Weichen zu stellen, um nicht nur ordnungs- und planungsrechtlich, sondern auch durch Anreizsysteme und generell durch ein sich veränderndes Mobilitätsverhalten zu dem gewünschten Resultat eines reduzierten, leisen und emissionsfreien Verkehrs zu gelangen.

Antragsteller: Landesvorstand

Eingang Landesgeschäftsstelle: 19. Februar 2019

Beschlossen am 23. März 2019 in Dresden

⁸ www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/cct/2009/Angebot-Nachfrage-Lithium-Elektromobilitaet.pdf

⁹ www.welt.de/wirtschaft/bilanz/article173098685/E-Mobility-Wir-haben-mehr-als-genug-Strom-fuer-die-Elektroautos-in-Deutschland.html

