

BUND Schleswig-Holstein, Lorentzendam 16, 24103 Kiel

An
Frau Tschanter
Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel
Umwelt- und Agrarausschuss

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/4557

Landesverband
Schleswig-Holstein e.V.

Fon 0431 66060-0
Fax 0431 66060-33

info@bund-sh.de
www.bund-sh.de

Kirsten Kock
Mobilitätsreferentin

kirsten.kock
@bund-sh.de
Fon 0431 66060-41

● **Mündliche Anhörung am 16.9. zum SSW-Antrag Klimaschutz im Straßenverkehr - jetzt**

15. September 2020

Sehr geehrte Frau Tschanter,

wie letzte Woche besprochen, hier meine mündliche Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Kirsten Kock

Grundsätzliches zum Klimaschutz:

Der neueste Klimabericht der Vereinten Nationen ist extrem verstörend: Die Welt steuert auf eine **Erhitzung von über 2,0 °C** zu! Trotz Corona. Ich zitiere:

„Zur Stabilisierung des Klimawandels sind nachhaltige **Emissionsminderungen auf null** erforderlich“.

Wir haben keine Zeit mehr. **Konsequentes, radikales und schnelles Handeln ist erforderlich. Corona hat gezeigt, dass es geht, wenn man nur will.** Es ist beschämend, dass der Klimaschutz nicht ebenso ernst genommen wird.

Im Verkehrssektor gibt es in Schleswig-Holstein bestenfalls ein Stagnieren auf hohem Niveau, bei 5,4 Mio.t CO₂ pro Jahr.

Zu den Punkten:

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Ein Tempolimit – nicht nur auf Autobahnen – ist eine der leichtesten Maßnahmen überhaupt. Egal, wie hoch Ulrich Schmidt vom Institut für Weltwirtschaft gesamtwirtschaftliche Kosten errechnet. Herr Schmidt liebt offensichtlich die Provokation. Die Annahme, dass der Zeitverlust durch Temporeduktion in Euro umgerechnet wird, mag für Ökonomen stimmig sein. In der Realität wird z.B. kein Arbeitnehmer, Rentner oder Arbeitsloser deshalb mehr Stunden bezahlt beschäftigt sein. Wenn man statt 100% der Autobahn-km nur 16% - das ist der Anteil der dienstlichen km an der Verkehrsleistung – als Grundlage nimmt, errechnet man einen Wohlfahrts-Gewinn von 109 Mio. € bei Tempo 130. Die Annahmen, dass der Zertifikatspreis bei 25 € pro Tonne CO₂ liegt, gilt nur noch bis 2023. Außerdem wurden z.B. nicht die Kosten von den Schwerverletzten – und das sind reale Kosten – gegengerechnet. Auch nicht der Gewinn durch eingesparten Stau durch gleichmäßigeres Fahren. Und nicht der Gewinn durch stressfreieres Fahren bei 120 oder 130. Und längst nicht jeder Autofahrer möchte Angst haben, dass ihm von hinten ein Raser in den Nacken fährt, wenn er bei Tempo 120 oder 130 einen Lkw überholt. Aber verlassen wir die komplett überflüssige Studie des IfW, die uns alle nicht beirren sollte.

Wesentlich relevanter ist die gerade eingereichte Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH). Haben Sie doch bislang noch fast alle Klagen gegen die Überschreitung der Stickoxidgrenzwerte gewonnen, auch die in Kiel.

Die (DUH) verklagt die Bundesregierung auf Einhaltung der Klimaziele im Verkehr. Von der Regierung vorgesehene Maßnahmen zur Reduzierung klimaschädlicher **Treibhausgase im Verkehrssektor** reichen nicht aus. Die DUH will u.a. zusätzliche **Sofortmaßnahmen wie ein Tempolimit.**

Lkw-Überholverbot

Ein Verbot des Überholens von Lkw durch Lkw auf zweispurigen Autobahnen pro Richtung und Kraftfahrstraßen ist längst überfällig. Elefantenrennen behindern den Verkehrsfluss, da Lkw ja dort nur mit 80 km/h fahren dürfen und erhöhen die Unfallgefahr.

Kraftstoffverbrauchsgrenzen

EU-Reduktionsziele

Die EU-Kommission plant aktuell eine Verschärfung des Klimaschutz-Zwischenziels 2030 von 40% Reduktion auf 55% Reduktion ggü. 1990 bei den europäischen CO₂-Emissionen.

Demnach müsste der Ausstoß von CO₂ bei Pkw pro km in den nächsten zehn Jahren halbiert werden, auf 52,25 g CO₂ pro km. Zur Erreichung des bisherigen Ziels ist festgeschrieben, dass die CO₂-Werte von Neuwagen bis 2030 nur um 37,5 Prozent oder auf 59,4 g CO₂ pro km sinken sollen.

Der BUND fordert für Pkw, **einen absoluten und real gemessenen Grenzwert von 40 g CO₂ pro km im Durchschnitt aller in Europa verkauften Neuwagen** festzulegen. Der aktuelle EU-Grenzwert beträgt 95 g CO₂ pro km beim Flottenverbrauch.

Tatsächlicher CO₂-Ausstoß

Die im Jahr 2017 **europaweit** verkauften Neuwagen hatten einen Flottenverbrauch von 118,5 g CO₂ pro km. Das waren 0,4 g mehr als im Vorjahr. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der 2017 **in Deutschland** neu verkauften Pkw lag sogar bei 127,1 g pro km.

Es kann daher bezweifelt werden, ob die CO₂-Grenzwerte für die Flotte zielführend sind und es nicht besser gleich wie vom SSW gefordert, absolute Verbrauchsgrenzen und damit auch CO₂-Emissionsgrenzen bedarf. Dafür braucht es aber Grenzwerte pro Fahrzeug und nicht pro Masse. Sonst hält der Trend für immer schwerere Fahrzeuge an. Der BUND schließt sich der Forderung also an.

Wir haben absolut keine Zeit mehr. Und Schleswig-Holstein - als Land zwischen den Meeren – muss ambitionierten Klimaschutz einfordern und selbst umsetzen:

Der Meeresspiegelanstieg hat in den letzten 100 Jahren 20 cm betragen, in den nächsten 100 Jahren wird er je nach Temperaturanstieg 50 cm, 150 cm oder sogar noch mehr betragen. Wir müssen jetzt handeln.