



Fragen
zur Bundestagswahl 2021

5

**Umwelt- und Klimapolitik / Artenschutz und
Biodiversität/
Mobilitäts- und Verkehrswende**

„Halterner Forum
für Demokratie, Respekt und Vielfalt“

5.1 Umwelt- und Klimapolitik

- 2020 war ein verlorenes Jahr für den Klimaschutz. Corona-bedingt fiel im letzten Jahr die Klima-Konferenz aus und wurde um ein Jahr vertagt auf November 2021 in Glasgow. Die Erderwärmung wurde nicht gestoppt, sondern das Jahr 2020 galt als das wärmste Kalenderjahr Europas. Die Treibhausgas-Emissionen erreichten 2019 einen Rekordwert von fast 60 Gigatonnen. Im rheinischen Braunkohle-Tagebau müssen weiterhin Dörfer dem Bagger weichen. Die Verantwortlichen begreifen nicht, dass Klimawandel nichts ist, was in der Zukunft stattfindet, sondern er ist bereits da und beeinflusst unser menschliches Leben. Extremwetterverhältnisse, Waldbrände und Gletscherschmelze brechen alle Rekorde. Der UN-Generalsekretär Guterres stellte im Dezember 2020 fest: „Der Planet ist kaputt“.
- „Die Klimakrise stellt für die Stabilität der Ökosysteme unseres Planeten und für Millionen von Menschen eine existenzielle Bedrohung dar. Eine ungebremste Erderwärmung ist eine enorme Gefahr für Frieden und Wohlstand weltweit. Seit Beginn der Industrialisierung hat sich die Erde bereits um circa ein Grad Celsius erwärmt. Es bleibt daher wenig Zeit, den Klimawandel aufzuhalten und dadurch zu verhindern, dass die Kippunkte im Klimasystem überschritten werden. Tun wir das nicht, werden die verursachten Schäden weitaus höhere Kosten mit sich bringen als alle Investitionen in konkrete Maßnahmen zur Vermeidung der Klimakatastrophe“ (*Fridays for Future*).
- Fridays for Future fordert deshalb die konsequente Einhaltung der Ziele des Pariser Abkommens und des 1,5°C-Ziels. Dazu müsse Deutschland bei den Treibhausgasen bis 2035 Nettonull erreichen, den vollständigen Kohleausstieg bis 2030 vollziehen und bis 2035 die Umstellung auf 100% erneuerbare Energie erreicht haben. Entscheidend für die Einhaltung des 1,5°C-Ziels sei es, die Treibhausgasemissionen so schnell wie möglich stark zu reduzieren, indem ab sofort die Subventionierung für fossile Energieträger beendet und ein Viertel der Kohlekraftwerke abgeschaltet wird sowie eine CO²-Steuer auf alle Treibhausgas-Emissionen in Höhe von 180 € pro Tonne CO² erhoben wird.
- Der aktuelle klimapolitische Kurs der Bundesrepublik ist von dem verbindlichen Ziel des Pariser Abkommens noch weit entfernt und getroffene Entscheidungen gehen zu Lasten ärmerer Regionen und nachfolgender Generationen. Die bislang vorgesehenen Maßnahmen reichen bei weitem nicht aus, um die Höchstmengen klimaschädlicher Treibhausgase in den einzelnen Bereichen einzuhalten und es fehlt an einem ehrgeizigen Programm zur Zielerreichung. Die nachhaltige Zusammenarbeit auf europäischer und globaler Ebene und sofortige Handlungsinitiativen auf kommunaler, regionaler und Landes- und Bundesebene bedürfen der höchsten Priorisierung, um die ambitionierten Ziele für eine Wende zu erreichen, unter Einbeziehung der jungen Menschen in die demokratischen Entscheidungsprozesse für ihre lebenswerte Zukunft.

Fragen zu 5.1

Wie will ihre Partei die (bisher unzureichenden) politischen und gesetzlichen Zielvorgaben für den Klimaschutz wesentlich ambitionierter, konsequenter und prioritärer ausrichten, um die (größtenteils verfehlten) Pariser Klimaziele tatsächlich zu erreichen? Wie wollen sie vom bloßen Reden zum wirkungsvollen Handeln kommen?

In welcher Weise gedenkt ihre Partei, die besonders betroffene junge Generation in die politischen Entscheidungsprozesse stärker einzubinden und die von der Jugend geforderte strikte Orientierung an den wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht länger zu ignorieren?

Wie wollen Sie dazu beitragen, dass Klimaschutz im Wahlkampf nicht bloß als ideologisch gefärbter Parteienstreit mit gegenseitigen Schuldzuweisungen thematisiert wird, sondern als parteiübergreifendes und gesamtgesellschaftliches Kernanliegen in der Verantwortung aller behandelt wird?

5.2. Artenschutz und Biodiversität

- Der alarmierende UN-Weltbericht von 2019 hat die erschreckenden Ausmaße der fortschreitenden Landschafts- und Naturzerstörung mitsamt dem dramatischen Artensterben verdeutlicht: Der immense Flächenverbrauch durch Zersiedelung, die industrialisierte Landwirtschaft und das Abholzen von 100 Mio. ha Regenwald – hierbei gehören Europas und Deutschland zu den größten Waldzerstörern auf der Weltrangliste - sind ebenso zerstörerisch wie die Klimakrise, wie der Weltbiodiversitätsrat untersucht hat. Deshalb vollzieht sich der Niedergang der Natur in einem Atem beraubenden und bisher nie dagewesenen Tempo. Der „Flächenfraß“ mit seinen Begleiterscheinungen ist ebenso zerstörerisch wie die Klimakrise. Es bedarf deshalb gleichgewichtiger Gegenmaßnahmen zur deutlichen Reduktion des anhaltenden Flächenverbrauchs an allen Orten.
- Andernfalls wird das Ökosystem der Erde immer weiter und schneller zerstört. Das von Menschen verursachte erschütternde Ausmaß des dramatischen Artensterbens wird bereits sichtbar: Von 8 Mio. Tier- und Pflanzenarten sind bis zu 6 Mio. bereits vom Aussterben bedroht. Kein einziges Ziel der Biodiversitäts-Konvention (als völkerrechtlicher Vertrag) wurde erreicht. Und die Massentierhaltung sowie der Fleischkonsum beschleunigen die negative Entwicklung. In Deutschland hat sich während der letzten 60 Jahre zudem die Siedlungs- und Verkehrsfläche mehr als verdoppelt. Davon sind ca. 50% vollständig versiegelt. Jede Sekunde werden irgendwo im Bundesgebiet weitere 8 m² für neue Siedlungs- und Verkehrsflächen beansprucht, das sind über 100 ha Hektar pro Tag.
- Dabei sollte die weltweite Pandemie die Menschen gelehrt haben: Die Wiederholungsgefahr des Überspringens gefährlicher Viren aus der Tierwelt auf den Menschen infolge ökologisch bedrohter natürlicher Lebensräume ist zu vermeiden. Flächenschutz ist Artenschutz und Klimaschutz sowie Gesundheitsschutz (Pandemie-Vorbeugung). Da sich jedoch in Jahresringen die Landschaftszersiedelung und der Flächenverbrauch für Wohnen, Gewerbe und Verkehr insbesondere durch die expansive kommunale Siedlungspolitik immer weiter fortsetzen, bedarf es sofortiger Maßnahmen zum Flächenschutz, weil die Natur mit ihrer biologischen Vielfalt bedroht ist.
- Die Dramatik dieses Problems wird von den politischen Entscheidungsträgern unterschätzt und vor allem bei den Kommunen ist das Alarmsignal noch nicht angekommen, (ebenso nicht bei der Regional- und Landesplanung in NRW). Die EU hat demgegenüber die „Biodiversitätsstrategie 2030“ zur Chefsache erklärt; außerdem soll 30% der Flächen unter Schutz gestellt werden. Deutschland wird jedoch von der EU vor dem Europäischen Gerichtshof verklagt, weil es weder das 30% Ziel erreicht hat noch die Habitat-Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen beachtet, obwohl die Umsetzungsfrist seit 10 Jahren abgelaufen ist. Zudem hat die Deutsche Umwelthilfe die Bundesregierung nun beim OVG auf die Einhaltung der Klimaziele in den Sektoren Energie, Industrie, Gebäude und Landwirtschaft verklagt.
- Die deutsche Regierung hat zwar eine „Nachhaltigkeitsstrategie 2030“ im Koalitionsvertrag verankert. Danach soll u. a. der Flächenverbrauch bis 2030 halbiert

werden und bis 2050 durch Flächenkreislaufwirtschaft auf netto Null reduziert werden. Doch an der konsequenten Umsetzung der verbindlichen Vorgaben hapert es auf allen Ebenen. Lediglich zu den (unzureichenden) Klimazielen hat z.B. die NRW-Landesregierung per Gesetz verordnet, dass die Kommunen künftig alle Planungen und Vorhaben einem Klima-Anpassungscheck unterziehen müssen. Für den Flächenverbrauch gilt das noch nicht, so dass viele Zielvorgaben vorerst nur auf dem Papier stehen.

Fragen zu 5.2

Mit welchen Schritten und Maßnahmen will ihre Partei dafür sorgen, dass die deutsche „Nachhaltigkeitsstrategie 2030“ und die „Biodiversitätsstrategie 2030“ der EU zugunsten des Flächen- und Artenschutzes künftig auf allen Ebenen konsequent eingehalten und nicht länger vernachlässigt wird?

Wie erklären Sie sich das Politikversagen, dass die Bundesrepublik auch 10 Jahre nach Fristablauf die Zielvorgaben der EU für die Schutzflächen nicht erreicht bzw. komplett verfehlt hat - und deshalb vor dem EU-Gerichtshof verklagt wird – und was soll politisch (möglichst unter Einbeziehung der Umweltverbände) geschehen, damit dies in Zukunft vermieden wird?

5.3 Mobilitäts- und Verkehrswende

- Der Verkehr ist für ein Fünftel (in Europa sogar für ein Drittel) der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Im Gegensatz zu anderen Sektoren hat sich der CO²-Ausstoß im Verkehr nur unzureichend verringert. Auch die Luft in vielen Städten ist durch Feinstaub etc. gesundheitsgefährdend schmutzig. Laut einer neuen Untersuchung des Max-Planck-Instituts für Chemie kommen deutschlandweit rund 120.000 Menschen jährlich aufgrund von Feinstaub vorzeitig ums Leben. Verantwortlich dafür sind die fossilen Verbrennungsmotoren von PKW und LKW. In 2019 wurden ca. 387.000 Personen durch Unfälle im deutschen Straßenverkehr verletzt, allein in NRW wurden 71.000 Personen verletzt oder getötet. Im Jahr 2000 gab es bundesweit rund 3.000 Verkehrstote zu verzeichnen.
- Die Umweltverbände beklagen, dass eine echte Mobilitätswende und Transformation im Verkehrssektor weder in der EU-Strategie (während der deutschen Ratspräsidentschaft) noch bei den Konzepten des deutschen Verkehrsministeriums unter Minister Scheuer erkennbar ist. (Mit seiner Verkehrspolitik sind Umfragen zufolge 75% der Bevölkerung unzufrieden). Zwar gebe es angestrebte Verbesserungen beim Bahnverkehr und Nahverkehr und für attraktivere Bahnhöfe (mit den bislang höchsten Fördergeldern). Aber trotz der propagierten Elektromobilität sei die Regierung immer noch „zu autofixiert zur Rettung des Verbrennungsmotors mit Hilfe strombasierter Kraftstoffe“, aber auch beim Fernstraßenausbauprogramm oder bei der wenig nachhaltigen Gestaltung des städtischen Lieferverkehrs. Jedes 5. neu zugelassene Auto ist ein umweltschädigender SUV, obwohl ihr Verbrauch 25% über dem eines normalen PKW liegt.
- Auch beim Abbau umweltschädlicher Subventionen (Dieselprivileg) und bei der mangelnden Anlastung der Umweltkosten an alle Verkehrsträger (z.B. durch LKW-Maut und Klimaabgabe) sowie bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Schiff sei die Bundesverkehrspolitik zu zögerlich und inkonsequent. Die Schadstoffbelastungen in vielen Städten werden weiterhin überschritten, so dass es zu Klagen der Umwelthilfe kommt. Die Einschränkung des umweltbelastenden und weiterhin hoch subventionierten Flugverkehrs oder zumindest die Erhebung einer Kerosinsteuer oder

ein Fluglärmgesetz sind kaum ein Thema. Umweltschützer fordern die Schließung kleiner Flughäfen.

- Die Offensive für den Öffentlichen Nahverkehr und den Radverkehr geht nach Auffassung der Kritiker und Verbände trotz erhöhter Fördergelder und -programme zu schleppend voran, weil Fuß- und Radwege sowie Nahverkehr immer noch keinen Vorrang vor dem Autoverkehr haben und das Parken in den Innenstädten nicht eingeschränkt und verteuert wird. Der Stadtumbau gehe nur zögerlich voran. Der „nationale Radwegeplan“ mit Steigerung des Radverkehrs von 10% auf 15% sei nicht ambitioniert genug. Auch die Verkehrssicherheit für die Radfahrer sei laut Unfallstatistik unzulänglich. Einen Nulltarif für den ÖPNV (nach dem Vorbild von Luxemburg und einigen europäischen Großstädten) lehnte Verkehrsminister Scheuer auf dem Mobilitätsgipfel „Mobilität 2030“ ab, obwohl schon 2018 die beiden damaligen Bundesminister für Umwelt, Verkehr und der Kanzleramtsminister dazu einen Modellversuch in 70 deutschen Städten starten wollten.

Fragen zu 5.3:

Welchen Stellenwert nimmt in Ihrem Parteiprogramm die Verkehrs- und Mobilitätswende mit welchen Strategien, Prioritäten, Schwerpunkten und Maßnahmen ein?

Was wird sich gegenüber der bisherigen Verkehrspolitik ändern? Wo wollen sie um- oder nachsteuern und welche zeitliche Zielvorstellungen bestehen für Umsteuerung in den einzelnen Verkehrssektoren und deren Verknüpfung?

Wo liegen ihrer Meinung nach die größten Defizite und Handlungsbedarfe und wo der größte Finanzierungsbedarf?

