

Bürgerinitiative BI 3reicht.de

Laut dem auf Druck des Bundesverfassungsgerichtes überarbeitetem Klimaschutzgesetzes sollen die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 65% im Vergleich zum Jahr 1990 gesenkt werden. Wie stehen Sie zu diesem Ziel und mit welchen Maßnahmen wollen Sie anteilig die Emissionen im Verkehrssektor reduzieren ?

Wir Freie Demokraten wollen den EU-Emissionshandel (EU-ETS) schnellstmöglich auf alle Sektoren und geographisch ausweiten. Die Politik gibt vor, wieviel CO₂ im Jahr ausgestoßen werden darf. Für den Ausstoß müssen Zertifikate erworben werden, die von Jahr zu Jahr weniger und damit teurer werden. Wer hingegen besonders viel CO₂ spart, muss weniger Zertifikate kaufen und spart Geld und wer CO₂ speichert, muss dafür Geld erhalten. So schaffen wir Anreize für Investitionen in klimafreundliche Technologien. Wir bekennen uns ausdrücklich zu dem Ziel aus dem Pariser Abkommen, die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Deutschland und Europa haben sich zur Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 verpflichtet. Dieses Ziel können wir durch ein striktes und jährlich sinkendes CO₂-Limit in einem umfassenden Emissionshandelssystem zuverlässig erreichen. Es sollte jedoch regelmäßig auf Grundlage neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse in den Sachstandsberichten des Weltklimarates (Intergovernmental Panel on Climate Change) evaluiert werden. Sollte Klimaneutralität in der EU in dem Zuge bereits frühzeitiger angestrebt werden, kann der Emissionshandel die Zielerreichung durch Anpassung des Senkungspfads weiterhin garantieren. Damit bekennen wir uns auch zum 13. Ziel für nachhaltige Entwicklung der Agenda 2030 der Vereinten Nationen.

Eine innovative, ökologische und bezahlbare Mobilität ist angewiesen auf eine zukunftsweisende Verkehrspolitik ohne ideologische Scheuklappen. Nur mit technologischen Innovationen, einem funktionierenden Emissionshandel, moderner Infrastruktur und einer technologieoffenen Verkehrspolitik kann sichere, saubere und bezahlbare Mobilität für alle gewährleistet werden. Wir Freie Demokraten fordern die Ausweitung des Europäischen CO₂-Emissionshandels auf den gesamten Verkehrssektor. Dadurch können die bestehenden Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehr beendet werden. Viele der beschlossenen Verbote, Subventionen und Fördermaßnahmen zur Senkung des CO₂-Ausstoßes im Verkehr führen nicht zu einer Reduktion, sondern lediglich zu steigenden Kosten und einer Marktverzerrung. Der Emissionshandel garantiert eine Deckelung des Gesamtausstoßes an Klimagasen.

Laut dem geltenden BVWP sollen bis zum Jahr 2030 hunderte Kilometer Autobahnen / Straßen neu gebaut und tausende Kilometer erweitert werden. Wie stehen Sie zu diesen Plänen ? Welchen Handlungsbedarf sehen Sie bezüglich der Überprüfung des BVWP in den kommenden 2 Jahren ?

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde 2016 mit den Zielen der Engpassbeseitigung, Stärkung der verkehrlichen Hauptachsen und einem Schwerpunkt auf den Erhalt der Infrastruktur beschlossen. Die Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen halten wir für richtig und unterstützen diese. Zusätzlich wollen wir durch eine umfassende Reform des Planungsrechts die Umsetzung der Maßnahmen beschleunigen.

Der aktuell geltende Bundesverkehrswegeplan wurde noch vor der Verabschiedung des aktuell geltenden Klimaschutzgesetzes und auch der erhöhten Klimaschutzziele in der EU verabschiedet. Sehen Sie diesbezüglich Anpassungsbedarf ?

Neben verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Bewertungen sind auch bereits Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes Teil des Bewertungsverfahrens des aktuellen Bundesverkehrswegeplans gewesen.

Daher gibt es aus unserer Sicht hier keinen Anpassungsbedarf, sondern es muss eine zügige Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen sichergestellt werden.

Sehen Sie einen Widerspruch zwischen dem fortgesetzten Bundesfernstraßenbau und den gesetzten Klimaschutzziele, welche politischen Möglichkeiten sehen Sie, um das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr zu reduzieren und dennoch Mobilität für alle zu gewährleisten ?

Millionen Menschen in Deutschland sind täglich auf ihr Auto angewiesen. Allein die Pkw-Bestandsflotte umfasst knapp 48 Millionen. Gleichzeitig sichert der Straßengüterverkehr die Lieferketten und Versorgungssicherheit in unserem Land. Die im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans angestoßenen Bauprojekte auf den Bundesfernstraßen dienen daher der Beseitigung bekannter Engstellen und sind wichtig zur weiteren Reduktion von Staus. Statt Verkehrsaufkommen beschränken zu wollen braucht es sowohl einen technologieoffenen Innovationswettbewerb um Fahrzeuge nachhaltiger zu machen als auch eine stetige Verbesserung anderer Angebote, wie Car-Sharing oder den ÖPNV.

Der achtspurige Ausbau der A3 von Leverkusen bis Oberhausen ist eines der geplanten Großprojekte im Bundesverkehrswegeplan.

Wie beurteilen Sie dieses Projekt im Hinblick auf die Belastung der Menschen und der Umwelt in Ihrem Wahlkreis?

Der Ausbau ist als Engpassbeseitigung im vordringlichen Bedarf als höchste Prioritätsstufe ausgewiesen. Wir unterstützen die zügige Umsetzung der Maßnahme ausdrücklich. Da jede Ausbaumaßnahme einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen wird, werden auch die Auswirkungen auf die Anwohner und die Umwelt bei der konkreten Ausgestaltung mitberücksichtigt. Mit dem Ausbau eröffnet sich darüber hinaus auch die Chance, einen deutlich besseren Lärmschutz als bisher zu ermöglichen.

Der vorgenannte Ausbau wird im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit Grunddaten aus 2014 aufgeführt. Werden Sie sich dafür einsetzen, die Verkehrsströme nach inzwischen sieben Jahren zu aktualisieren und Prognosedaten mit am Klimaschutz orientierten Anforderungen aufzustellen ?

Ein Verzug zwischen Grunddaten und Baubeginn ist gerade bei Großprojekten nicht zu vermeiden. In Deutschland sind viele Bauprojekte aufgrund bürokratischer Planungs- und Genehmigungsverfahren enorm zeitaufwendig. Wir wollen die dahinterstehenden Prozesse beschleunigen, etwa indem wir Doppelprüfungen abschaffen und die Digitalisierung vorantreiben.

Der in 2016 geplante o.g. Ausbau ist per Gesetz in 2021 im Rahmen einer Bedarfsplanüberprüfung zum Auffinden von sinnvollen Alternativen zu überarbeiten. Das BVM will dies jedoch erst in 2023 aufgreifen. Was können Sie dazu beitragen, dass bestehende gesetzliche Anforderungen erfüllt werden ?

Bei der Bedarfsplanüberprüfung werden nicht einzelne Projekte überprüft, sondern der Bedarfsplan als Ganzes. Dieser Prozess ist laut Bundesverkehrsministerium bereits eingeleitet, so dass es jetzt die Ergebnisse abzuwarten gilt.

Sollte eine Kapazitätserweiterung der A3 bis zum Eintritt der Verkehrswende erforderlich sein, besteht die von uns vorgeschlagene Alternative in einer "temporären Seitenstreifenfreigabe mit überregionaler digitaler Steuerung". Welche Maßnahmen ergreifen Sie für unsere sinnvolle Alternative?

Wir sehen ein enormes Potenzial durch die digitale Verkehrslenkung auf den Bundesfernstraßen. So können zeit- und ortsabhängig Hinweise und Einschränkungen direkt umgesetzt werden. Das verspricht ein Plus für die Verkehrssicherheit, den Fahrkomfort und die Nachhaltigkeit. Eine Umwidmung der Seitenstreifen muss allerdings im Einzelfall genau geprüft werden, da Seitenstreifen eine wichtige Funktion erfüllen und ihr Wegfall wiederum Auswirkungen insbesondere auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss bei Pannen und leichten Unfällen haben kann.