

# Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 10 – Vorfahrt für CO<sub>2</sub>-Einsparung –  
Klimaschutz im Straßenverkehr

Dazu sagt die mobilitätspolitische Sprecherin der  
Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen,

**Nelly Waldeck:**

**Landtagsfraktion  
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin  
**Claudia Jacob**

Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Zentrale: 0431 / 988 – 1500  
Durchwahl: 0431 / 988 - 1503  
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de  
www.sh-gruene-fraktion.de

**Nr. 219.23 / 12.07.2023**

## Die Klimaziele müssen im Verkehrssektor eingehalten werden

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
liebe Kolleg\*innen,

der Verkehrssektor hat deutlichen Nachholbedarf im Klimaschutz. Das finde nicht nur ich,  
das zeigen auch die Zahlen des Umweltbundesamtes.

Der Verkehrssektor spart nach den vorliegenden Plänen des Bundes 0,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> ein, nötig wären im Jahr 2022 sieben Millionen Tonnen gewesen, also vierzehn Mal so viel. Das ist eine Mammutaufgabe und mit jedem Jahr, in dem sich dieses Tempo nicht beschleunigt, wird die Aufgabe noch schwieriger zu bewältigen ohne maßgebliche Strukturbrüche.

Die beliebteste Lösung für Klimaschutz im Verkehrssektor ist Geld zu investieren. Geld in Schieneninfrastruktur, die funktioniert und verlässlich ist. Geld in Ladeinfrastruktur für fossilfreie Fahrzeuge, Geld in einfache und günstige Tarifsysteme, Geld in Radwege. Wenn wir Menschen zum Umsteigen bewegen wollen, brauchen sie eine funktionsfähige Alternative. Und davon sind wir, mindestens im Schienenbereich, noch ziemlich weit entfernt.

Ein guter und wichtiger Schritt ist die Erhöhung der LKW-Maut und die gleichzeitige Umschichtung in eine stärkere Finanzierung der Schiene. Die Logik, Straße finanziert Straße, wird damit gebrochen und wichtige Zukunftsinvestitionen zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene geschaffen.

Neben der Finanzierung müssen wir aber weitere Faktoren in den Blick nehmen. Gerade in Jahren knapper Haushalte können wir nicht jedes Problem nur mit Geld lösen. Zumal wir bereits jetzt sehen, dass das Geld nicht ausreicht.

Insofern finde ich es nachvollziehbar vom SSW, diesen Punkt wieder auf die Tagesordnung zu setzen und dem Bundesverkehrsministerium damit Vorschläge zu machen, wie die Klimaziele einzuhalten wären.

Die Rechnung ist recht einfach: 2021 haben drei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor gefehlt, 2022 sieben Millionen Tonnen. Ein Tempolimit hätte nach neueren Schätzungen des Umweltbundesamtes 6,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Volker Wissing hätte sich also die gesamte Debatte um die Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor und die Erarbeitung eines Sofortprogramms mit dieser einen Maßnahme sparen können. Von Symbolik der Maßnahme kann da keine Rede sein.

Fakt ist aber auch: Dass es kein Tempolimit geben soll, ist der FDP ein derartig wichtiges Anliegen, dass es direkt im Sondierungspapier der Ampel stand. Ich finde diese politische Schwerpunktsetzung spannend, mir wären für die wenigen Seiten relevantere Punkte eingefallen.

Aber zumindest macht das eines klar: In diesem Thema wird es keine Bewegung vor 2025 geben. Auch nicht durch Bundesratsinitiativen. Volker Wissing bleibt aber in der Pflicht, darzulegen, wie er die Klimaziele im Verkehrssektor einhalten möchte. Wenn es kein Tempolimit gibt, brauchen wir alternative Vorschläge und diese werden mit knapper Haushaltskasse nicht einfacher oder beliebter als ein Tempolimit.

Ein weiterer Punkt des Antrags ist die Übergabe der Entscheidungskompetenz über Tempo 30-Zonen an die Kommunen. Auch hier wird es niemanden überraschen, dass wir diese Forderung unterstützen.

Das Umweltbundesamt hat auch hierzu einige Untersuchungen gemacht. Tempo 30 innerorts hat verschiedene Aspekte. So zeigen die Untersuchungen, dass eine Anordnung von Tempo 30 zu deutlichen Lärm-Entlastungen innerorts führt. Auch der eingenommene Verkehrsraum reduziert sich deutlich mit Tempo 30. Es bleibt mehr Platz für andere Verkehrsträger, für Begrünung, für Leben in der Stadt.

Der wichtigste Punkt aber für die Einführung von Tempo 30 ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Wer langsamer fährt, hat einen kürzeren Bremsweg. In Helsinki wurde Tempo 30 bereits 2018 zur Regelgeschwindigkeit. Im Jahr 2019 gab es daraufhin erstmal keine getöteten Rad- und Fußverkehrsteilnehmer\*innen.

In puncto Klimaschutz hilft aber die Freiheit für Kommunen, das Tempo selbst zu gestalten, nur teilweise. Das Umweltbundesamt empfiehlt, die Regelgeschwindigkeit bundeseinheitlich zu senken. Die Wirkungen für den Klimaschutz wären dabei erheblich größer.

Das Thema Tempo 30 wird aktuell im Rahmen der StVG-Reform diskutiert. Und der erste, wichtigste Erfolg ist schon zu verzeichnen. Bereits im Entwurf stehen neben der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nun auch die Ziele des Klimaschutzes, des Schutzes der Gesundheit und die Unterstützung städtebaulicher Entwicklungen.

Hier werden die Gestaltungsspielräume für Kommunen bereits deutlich ausgeweitet. Das unterstützen wir als Land und wollen auch, so steht es bei uns im Vertrag, mehr Gestaltungsmöglichkeiten für Verkehrssicherheit in den Kommunen auf Bundesebene erwirken.

Dazu können Tempo 30 Zonen zählen, aber auch beispielsweise die einfachere Einrichtung von Querungshilfen. Da das StVG eh in den Bundesrat kommt, werden wir dort Möglichkeiten bekommen, diese Punkte einzubringen, sofern sie im Entwurf nicht enthalten sind.

Zuletzt wird noch das Thema Überholverbot aufgegriffen. Hier haben wir aber eher ein Vollzugsproblem, kein Regelungsproblem. Mit den derzeitigen Regelungen ist das Überholen quasi verboten. Gemacht wird es aber trotzdem.

Sinnvoller wäre eine EU-weite Tempo Begrenzung, denn viele LKW-Fahrer\*innen brauchen Rechtssicherheit und nicht die jeweils neue Informationen in jedem Staat. Dann werden Gesetze auch eher eingehalten.

Vielen Dank.

\*\*\*