



**Aktenzeichen: Pet 1-20-12-981-005612**

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 16.05.2024 abschließend beraten und beschlossen:

1. Die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz – zur Erwägung zu überweisen, soweit es darum geht, wie der Verkehrssektor zur Verringerung der sektorübergreifenden CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz beitragen kann,
2. das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

**Begründung**

Mit der Petition wird gefordert, dass der Bundestag ein Sofortprogramm zur Beschleunigung der Energiewende, welches Deutschland in energetischer Hinsicht unabhängiger von Russland macht, beschließt und umgehend auf den Weg bringt. Der Bundestag solle dabei seiner Verpflichtung nachkommen, die gesellschaftliche Stabilität durch Energiesouveränität und den Schutz der Lebensgrundlagen zu gewährleisten, indem er sicherheitspolitische Anliegen mit sozialgerechten Klima- und Umweltschutzmaßnahmen verbinde.

Zur Begründung wird im Wesentlichen vorgetragen, dass fast die Hälfte der russischen Einnahmen aus dem Verkauf fossiler Energieträger stamme. Deutschland trage über Ölimporte aus Russland, allein im letzten Jahr zum Preis von 12 Milliarden Euro, zur Finanzierung des Krieges gegen die Ukraine bei. Das Sofortprogramm könne den Verbrauch von Kraftstoffen wie Benzin, Diesel und Kerosin senken und auf diese Weise die Energieabhängigkeit Deutschlands von Russland mindern. Dies sei auch sozial gerecht, da insbesondere Menschen mit geringem Einkommen von den hohen Energiepreisen betroffen seien. Überdies trügen die Klima- und Umweltschutzeffekte des Programms zusätzlich zur Senkung der Treibhausgasemissionen und zur Minderung von Umweltzerstörungen bei, was den vom Bundestag beschlossenen Klimazielen entspreche. Indem es folglich sowohl die Energiesouveränität Deutschlands herstelle als



auch den Schutz planetarer Lebensgrundlagen bewirke, sichere das Sofortprogramm die gesellschaftliche Stabilität.

Das Sofortprogramm solle Maßnahmen, die sofort umsetzbar und sofort wirksam seien, kombinieren mit Maßnahmen, die sofort auf den Weg zu bringen und mittelfristig wirksam seien. Zu den erstgenannten Maßnahmen gehörten ein Tempolimit (Tempo 100/80/30), drei Monate kostenloser ÖPNV für alle in Deutschland lebenden Menschen, autofreie Sonntage, das Verbot von Inlandsflügen, PopUp-Bikelanes auf dem Land und in der Stadt, Spritpreisunterstützung für öffentliche Mobilität und prekär Verdienende, die Fortführung von Home-Office, ein Sofortprogramm für Sammeltaxis im ländlichen Raum, die sofortige Streichung der PlugIn-Förderung sowie die (kurzfristige) Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene. In die Kategorie der letztgenannten Maßnahmen fielen ein massiver Ausbau der Fahrradinfrastruktur, die Erhöhung der Nah- und Fernverkehrsnutzung auf Vor-Corona-Niveau und darüber hinaus, die Beschränkung der Förderung von Dienstwagen auf E-Autos, eine Mobilitätsprämie für alle anstelle einer Kaufprämie für Besserverdienende (etwa durch Förderung von E-Bikes, ÖPNV-Abos, Bahn-Abos, E-Lastenrädern) und eine Prämie für Leichtfahrzeuge. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Eingabe verwiesen, die auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht wurde, dort 65.094 Mitzeichner fand und in 301 Beiträgen diskutiert wurde.

Der Petitionsausschuss führte am 16. Mai 2022 eine öffentliche Anhörung durch, an der neben dem Petenten auch die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Daniela Kluckert und der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), Oliver Krischer, teilnahmen. Ergänzend zu den Ausführungen seiner Petition unterstrich der Petent dabei die Dringlichkeit des geforderten Sofortprogramms, indem er darauf hinwies, dass die menschengemachte Klimakatastrophe immer bedrohlicher werde und insbesondere im globalen Süden täglich Menschenleben fordere. Ferner führe sie zu einem immer rasanteren Aussterben von immer mehr Tier- und Pflanzenarten und bringe Ökosysteme zum Kollabieren. Gleichwohl stiegen weltweit die Treibhausgasimmissionen an. Zudem beeinträchtigte das derzeitige Verkehrssystem die Qualität und Sicherheit des öffentlichen Lebens in



Deutschland. Mit jeder Teilnahme am Straßenverkehr liefen die am Verkehr teilnehmenden Personen Gefahr, durch Umwelteinwirkungen wie Abgase, Feinstaub und Lärm und durch gefährlich große und schnelle Autos schwer zu erkranken, sich zu verletzen oder zu Tode zu kommen. Die Gesellschaft sei dazu bereit, die notwendigen Maßnahmen für einen tiefgreifenden Wandel des Verkehrssystems mitzutragen, da die Menschen spürten, dass unbedingt etwas geändert werden müsse. Entsprechendes sei bereits im Zuge der Corona-Pandemie gut zu beobachten gewesen. Nach wie vor gebe es zahlreiche Proteste, Initiativen, Selfmade-Projekte, Petitionen und Umfragen, an denen sich die Bereitschaft großer Teile der Gesellschaft zum Ergreifen von Klimaschutzmaßnahmen ablesen lasse. So seien einer aktuellen Umfrage zufolge 57 Prozent der Deutschen für ein Tempolimit. Zudem habe eine weitere Umfrage ergeben, dass 52 Prozent der Menschen autofreie Sonntage befürworteten und jeweils eine Mehrheit bereit wäre, verstärkt das Fahrrad (66 Prozent) oder öffentliche Verkehrsmittel (75 Prozent) zu nutzen, wenn die entsprechenden Infrastrukturen vorhanden wären. In großer Zahl setzten sich auch Menschen für ein klimabedingtes Recht auf Home Office oder eine kinderfreundliche Stadt ein.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter anderem unter Einbeziehung der in Stellungnahmen des BMDV und des BMWK sowie der in der öffentlichen Anhörung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen: Eine Begrenzung des von Menschen verursachten Klimawandels erfordert auch aus Sicht der Bundesregierung entschlossenes Handeln.

Dies gilt zunächst für den Verkehrssektor, der seine CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2030 nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) um 48 Prozent im Vergleich zu 1990 auf 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> mindern muss. Für Deutschland insgesamt sieht das KSG schon für 2045 Klimaneutralität vor. Die Bundesregierung hat sich darüber hinaus erfolgreich dafür eingesetzt, im europäischen Klimagesetz das Klimaziel für 2030 auf eine EU-weite Treibhausgasminderung von 55 Prozent (bisher 40 Prozent) zu verschärfen und das Ziel der Klimaneutralität für 2050 auch für die EU verbindlich festzuschreiben.



Auf nationaler und auf europäischer Ebene sind bereits anspruchsvolle Maßnahmen angestoßen oder werden vorbereitet, um diese Klimaziele zu erreichen. Im Klimaschutz legt die EU in den letzten Jahren ein sehr hohes Tempo vor:

- Ende 2019 wurde der Green Deal als übergreifende Modernisierungsstrategie für alle Bereiche vorgestellt, Anfang 2020 das mittlerweile beschlossene EU-Klimagesetz.
- Ende 2020 präsentierte die EU-Kommission eine Verkehrsstrategie mit einem Paradigmenwechsel hin zu einer fundamentalen Transformation des Verkehrssektors (Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität).
- Auf europäischer Ebene gilt nunmehr das EU-Klimaschutzpaket „Fit For 55“. Bis zum Jahr 2030 sollen danach die Treibhausgas-Emissionen Europas um 55 Prozent zurückgehen und 2050 will Europa als erster Kontinent klimaneutral sein. Die einzelnen Dossiers des Pakets sind für den Verkehrsbereich sehr bedeutsam, so z.B. das neue Emissionshandelssystem für die Bereiche Straßenverkehr und Gebäude, welches europaweit ein einheitliches Signal für CO<sub>2</sub>-Preise setzen wird.

Deutschland hat mit dem nationalen Emissionshandel für diese Bereiche bereits Maßstäbe gesetzt. Die 2019 eingeführten CO<sub>2</sub>-Zielwerte für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollen deutlich verschärft werden. Der KOM-Vorschlag sieht für 2035 für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge einen vollständigen Ausstieg aus dem Verkauf neuer Verbrenner vor. Den Mitgliedstaaten sollen erstmals verbindliche Ziele für den Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur vorgegeben und nicht zuletzt die Energieeffizienzziele verschärft und die Energiesteuerrichtlinie aktualisiert werden. Das Legislativpaket „Fit for 55“ zeigt, wie umfassend die Herausforderungen und Lösungen für den Klimaschutz sind. Ziel ist eine fundamentale Transformation des Verkehrsbereichs. Die Bundesregierung unterstützt das Paket. Sie prüft die Vorschläge im Detail und setzt sich für einen zügigen Abschluss der Verhandlungen in Brüssel ein. Auf nationaler Ebene hat die Bundesregierung bereits wesentliche Entscheidungen für einen wirksamen Klimaschutz getroffen, damit Deutschland die nationalen, europäischen und internationalen Klimaziele für das Jahr 2030 und darüber hinaus erreicht. Sie hat mit dem Klimaschutzprogramm 2030, dem KSG und dem Brennstoffemissionshandelsgesetz zur Einführung eines nationalen Emissionshandels ab 2021 sowie weiteren Maßnahmen zur Stärkung des Schienenverkehrs, des öffentlichen



Nah- und des Radverkehrs die Weichen für eine Stärkung der klimafreundlichen Verkehrsmittel gestellt, um einen Umstieg auf diese Verkehrsmittel zu erleichtern. Entschlossenes Handeln ist auch im Energiesektor geboten. Der völkerrechtswidrige Angriff Russlands auf die Ukraine hat die ohnehin angespannte Lage auf den Energiemärkten drastisch verschärft. Um die Energieversorgungssicherheit in Deutschland zu gewährleisten, wurden die Krisenvorsorge und die Instrumente der Krisenbewältigung durch eine Modernisierung des Energiesicherheitsgesetzes (EnSiG) gestärkt. Im Krisenfall muss die schnelle Handlungsfähigkeit gewährleistet bleiben. Das Gesetz wurde um Klarstellungen zu bestehenden Verordnungsermächtigungen präzisiert und um zusätzliche Verordnungsermächtigungen ergänzt. Hinzu kommen Regelungen, um über eine digitale Plattform die Lastverteilung sowohl nach EnSiG als auch bei Solidaritätsmaßnahmen nach der EU-Security of Supply-Verordnung effektiv vollziehen zu können. Dementsprechend wurde auch die Gassicherungsverordnung angepasst.

Um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten, wurde die Möglichkeit einer Treuhandverwaltung über Unternehmen der kritischen Infrastruktur und als Ultima Ratio auch die Möglichkeit einer Enteignung geschaffen, wenn die Gefahr besteht, dass ein Unternehmen seinen Aufgaben nicht mehr nachkommen wird und eine Beeinträchtigung der Versorgungssicherheit droht. Außerdem wurde eine Regelung zur Preisanpassung entlang der gesamten Lieferkette bei vermindertem Gasimport aufgenommen.

Das Energiewirtschaftsgesetz wurde um folgende Elemente ergänzt: Die Bundesnetzagentur wurde ermächtigt, Festlegungen für kritische Komponenten nach dem BSI-Gesetz zu treffen. Es wurden Vorgaben zum Zugang zu LNG-Anlagen, zu vorgelagerten Rohrleitungsnetzen und zu Gasspeicheranlagen aufgenommen. Zudem wurde eine Regelung getroffen, die die Stilllegung von Gasspeichern unter einen Genehmigungsvorbehalt stellt.

Um Deutschland unabhängig von russischen Gasimporten zu machen, wurde das LNG-Beschleunigungsgesetz beschlossen. Der Bau von LNG-Terminals trägt kurzfristig dazu bei, andere Bezugsquellen zu erschließen.



Obwohl die Bundesregierung bereits in erheblichem Umfang tätig geworden ist, ist sich der Petitionsausschuss der Dringlichkeit zusätzlicher Maßnahmen sowie der enormen klimapolitischen Herausforderung bewusst. Vor diesem Hintergrund und dem der in der öffentlichen Sitzung geführten Diskussion, in der viele wichtigen klimapolitischen Aspekte beleuchtet wurden, sowie um auf die Wichtigkeit des Anliegens hinzuweisen und einen möglichen Anstoß für weitere Maßnahmen der Bundesregierung im Verkehrssektor zu bieten, empfiehlt der Ausschuss im Ergebnis, die Petition der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz - zur Erwägung zu überweisen, soweit es darum geht, wie der Verkehrssektor zur Verringerung der sektorübergreifenden CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz beitragen kann und das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.