



# Umsetzung der SDGs in Deutschland

**Anmerkungen und Forderungen des NABU an den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**



## Zum Entwurf der Fortschreibung der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie:

### Kapitel C. Das neue Managementkonzept

#### **Ziel 7: Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern**

a) Wesentliche Inhalte und politische Prioritäten aus Sicht der Bundesregierung  
Aktivitäten der Bundesregierung, II. National

- Die Effizienz nimmt zwar zu, wird aber durch das Verkehrswachstum überkompensiert – es verläuft derzeit eine Entwicklung hin zu mehr und nicht weniger Verbrauch. Es sind deshalb dringend zielführende Maßnahmen nötig, um den absoluten Energieverbrauch zu senken.

#### **Ziel 8: Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern**

a) Wesentliche Inhalte und politische Prioritäten aus Sicht der Bundesregierung  
Aktivitäten der Bundesregierung, II. National

- Ein wichtiger Schritt zur Förderung von Nachhaltigkeit im Tourismus wäre eine höhere Besteuerung von Kerosin und anderer Kraftstoffe, so dass das Reisen mit Bus und Bahn an Attraktivität gewinnt und die Klimagasemissionen gesenkt werden können.

### Kontakt

**NABU Bundesverband**

Julia Balz

Referentin Strategische Planung Umwelt-  
politik und Nachhaltigkeit

Tel. +49 (0)30 284984 1625

Fax +49 (0)30 284984 3625

Julia.Balz@NABU.de

## **Ziel 9: Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen**

- Der unter *Ziel 11* subsumierte Indikator zur Flächeninanspruchnahme ist auch für Ziel 9 relevant. Notwendig ist hier aber eine Weiterentwicklung über den aktuellen Zielhorizont (30ha/Tag bis zum Jahr 2020) hinaus; der SRU empfiehlt in seinem Umweltgutachten 2016 ein Netto-Null-Ziel bis zum Jahr 2030!
- Das Bundesprogramm Wiedervernetzung soll eigentlich dazu dienen, die Zerschneidungswirkungen bereits gebauter Verkehrsinfrastruktur zu mindern – es wird jedoch mit keinem Wort erwähnt. Wichtig wäre jedoch nicht nur eine Erwähnung als zentrale Maßnahme der Bundesregierung, sondern die Nennung eines Zieljahres sowie eine finanziell angemessene Unterlegung, um die Programmumsetzung bis zum Zieljahr tatsächlich auch zu erreichen. In diesem Zusammenhang sollte auch erwähnt werden, dass auf EU-Ebene das Konzept einer Grüne Infrastruktur mit speziell geförderten Transeuropäischen Grünen Korridoren (TEN-G) von Deutschland unterstützt wird.

### **a) Wesentliche Inhalte und politische Prioritäten aus Sicht der Bundesregierung Aktivitäten der Bundesregierung, II. National, 1. Verkehrsinfrastruktur**

- Der BVWP 2030 setzt viel zu stark auf Neubauprojekte im Straßenverkehr und muss deshalb nachjustiert und an Nachhaltigkeitskriterien ausgerichtet werden. Er muss sich als steuernde Planung und nicht als pure Aneinanderreihung von gemeldeten Landesprojekten verstehen, um ökologisch sinnvolle Alternativen zu fördern. Im Straßenverkehr muss es zukünftig viel mehr darum gehen, bestehende Infrastruktur an nachhaltige Mobilitätskonzepte anzupassen. In diesem Zusammenhang fordert der NABU das BMVI und die Bundesregierung auf, aus Großprojekten wie der Festen Fehmarnbeltquerung und der Elbvertiefung auszusteigen.

## **Ziel 11: Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten**

### **b) Relevante nationale Nachhaltigkeitsindikatoren und –ziele / Maßnahmen**

#### **21) Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche**

- Notwendig ist hier eine Weiterentwicklung über den aktuellen Zielhorizont (30ha/Tag bis zum Jahr 2020) hinaus; der SRU empfiehlt in seinem Umweltgutachten 2016 ein Netto-Null-Ziel bis zum Jahr 2030!
- Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 ist nicht mit den Flächenverbrauchszielen der Nachhaltigkeitsstrategie in Einklang zu bringen. Als dicht besiedeltes Land mit einer der dichtesten Verkehrsinfrastrukturen Europas muss in Deutschland entsprechend dem Nachhaltigkeitsprinzip mittelfristig ein Netto-Null-Ziel der Flächeninanspruchnahme angestrebt werden. Künftige Bundesverkehrswegepläne müssen von Anfang an die Flächenverbrauchsziele (der Nachhaltigkeitsstrategie) berücksichtigen. Vorschlag für einen Indikator: Anzahl der „unzerschnittenen verkehrsarmen Räume“ in Deutschland und deren räumliche Verteilung.

#### **22 a/b) Endenergieverbrauch im Güterverkehr und Personenverkehr. Geplante weitere Maßnahmen**

- Neben Effizienzzielen für Pkw (hier sollten bereits Zielwerte konkret für das Jahr 2025 vereinbart werden) bedarf es zeitnah CO<sub>2</sub>-Grenzwerte auch für schwere Nutzfahrzeuge. Diese Maßnahme fehlt bisher gänzlich. Hier muss sich die Bundesregierung für die zeitnahe Einführung ambitionierter Vorgaben einsetzen (trägt auch zu den Zielen 3, 9, 13 bei).

- Die Förderung des Radverkehrs (z.B. durch Radschnellwege) muss dringend aufgenommen werden, dies trägt auch zu den Zielen 3, 9, 13 bei).
- Die Themen Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger müssen wieder in die Fortschreibung aufgenommen werden, wie z.B. eine Stärkung des klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene. Bis zum Jahr 2025 sollte der Anteil des Schienenverkehrs an der Güterverkehrsleistung 25 Prozent und der Anteil des Schienenverkehrs an der Personenverkehrsleistung 15 Prozent betragen (berührt auch die Ziele 3, 9 und 11).

**Ziel 15: Landökosysteme schützen, wiederherstellen und ihre nachhaltige Nutzung fördern, Wälder nachhaltig bewirtschaften, Wüstenbildung bekämpfen, Bodendegradation beenden und umkehren und dem Verlust der biologischen Vielfalt ein Ende setzen**

a) Wesentliche Inhalte und politische Prioritäten aus Sicht der Bundesregierung.

- Die in der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt enthaltenen Zielsetzungen werden - Stand heute - nicht bis zum Jahr 2020 erreicht werden. Es ist daher wesentlich, dass insbesondere Ministerien, die massiv in Ökosysteme eingreifen (wie das BMVI), diese wesentlich stärker als bisher in ihren Aktivitäten berücksichtigen.

## Weitere Forderungen zur Umsetzung der SDGs in Deutschland:

Insgesamt ist aus Sicht des NABU die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie allein nicht ausreichend, um „in, durch und mit Deutschland“ zur Erreichung der nachhaltigen Entwicklungsziele beizutragen. Wir fordern Sie deshalb auf, sich zudem für die Ziele

- **Bekämpfung des Klimawandels (Ziel 13)**
- **eine deutliche Reduktion der Luftverschmutzung durch den Verkehr, um die Luftqualität in Einklang mit den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (Air Quality Guidelines) sowie dem Ziel des 7. Umweltaktionsprogramms der Europäischen Union zu bringen (Ziel 3)**
- **widerstandsfähige Infrastruktur (Ziel 9)**
- **nachhaltige Siedlungen (Ziel 11)**

mit folgenden Maßnahmen einzusetzen:

- Die nahezu vollständige Dekarbonisierung (mind. 95%) des Verkehrssektors bis 2050 verbindlich festschreiben,
- Fossile Kraftstoffe substituieren, umweltschädlichen Subventionen für fossile Energieträger abbauen, die Energiesteuer anheben („Mineralölsteuer / Ökosteuer“),
- Eine fahrleistungs- und emissionsabhängige Maut für Pkw, Lkw und Fernbus einführen,
- Den Umweltverbund nachhaltig stärken, was auch wichtige und überfällige Anreize für eine Verlagerung auf emissionsfreie oder -arme Verkehrsträger induzieren würde und, zusammen mit der Umsetzung und strikten Überprüfung der europäischen Abgasnorm Euro 6 / VI, die Luftqualität, vor allem in Ballungsräumen, verbessern würde
- Die Umweltzonenregelung im Sinne einer „Blauen Plakette“ als weiterer Schritt in Richtung emissionsfreier Innenstädte bis 2030 weiterentwickeln
- Elektromobilität und strombasierte Kraftstoffe fördern, da sie zwingend im Kontext der Energiewende zu sehen sind und auf Basis erneuerbarer Energien maßgeblich zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors beitragen können
- Biokraftstoffe von der Agenda nehmen, da sie aus heutiger Sicht kaum Potenziale bieten und kontraproduktiv sind, wenn es im Zuge des Anbaus von Energiepflanzen zu indirekten Landnutzungsänderungen (indirect land-use changes, ILUC) kommt
- Um das volle Potenzial der Emissionsminderung in der Schifffahrt auszuschöpfen, die Überwachung der Luftschadstoffgrenzwerte enger, sowie die Sanktionierung bei Verstößen strenger gestalten. Darüber hinaus alle Schiffe der öffentlichen Hand mit Abgastechnik ausstatten
- Im Bereich der in die Bundeskompetenz fallenden Wasserstraßen muss die vollständige Bundeswasserstraßenverwaltung tätig werden, um die Umweltziele für die Gewässer zu erreichen. Dafür müssen der gesetzliche Rahmen, u.a. das Wasserstraßengesetz angepasst sowie entsprechende finanzielle Mittel bereitgestellt werden
- Sich auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass
  - im Bereich des Straßenverkehrs effektive Maßnahmen eingeführt werden, die den tatsächlichen Schadstoffausstoß von Fahrzeugen im realen Fahrbetrieb verringern (Reform des Typzulassungsverfahrens für Pkw)
  - sowohl für den besonders klimaschädlichen Luftverkehr wie auch für die Seeschifffahrt endlich erstmals ambitionierte Ziele zur Treibhausgasreduzierung verankert werden

- die Luftverkehrssteuer weiterentwickelt und Steuerbefreiungen für Schiffsdiesel, Kerosin und internationale Flüge abgeschafft werden
- in der Schifffahrt auf europäischer und internationaler Ebene (IMO) schädliche Emissionen deutlich begrenzt werden [Einsatz höherwertiger Kraftstoffe, Schwerölverbot, Einsatz von Abgasreinigungssystemen, Ausweisung von Nord- und Ostsee als Stickoxidkontrollgebiete (NECA)]
- von der Europäischen Kommission umgehend Maßnahmen vorgeschrieben werden, die zur Reduktion der short-lived-climate-pollutants (SLCPs) beitragen