

Ausschuss für Umwelt, Klima, Mobilität,
Agrar und Verbraucherschutz

Landtag des Saarlandes
Franz-Josef-Röder Str. 7
66119 Saarbrücken



Überherrn den 18.04.2023

Anhörung zum Gesetz zum Klimaschutz im Saarland

Stellungnahme der Plattform Mobilität SaarLorLux e.V.

Sehr geehrte Damen und Herrn des Ausschusses,
die Plattform Mobilität begrüßt die Initiative ein Klimaschutzgesetz zu
verabschieden, leider wurde viel zu lange gezögert.

Um eine konkrete Stellungnahme abzugeben bedarf es natürlich einer
konkreten Vorlage.

Leider bietet der Entwurf des Gesetzes wenig greifbares, besonders in Bezug
darauf, wie die aufgezeigten Ziele und Werte erreicht werden sollen.

Das Ziel die Vorgaben der Pariser Klimarahmenkonvention und die Ziele der
Europäischen Union umsetzen zu wollen ist ehrenwert, leider wird im
Gesetzesentwurf keine klare Umsetzungsstruktur deutlich.

Die Themenfelder werden zwar benannt, leider werden diese aber nicht mit
Daten, Fakten und genauen Umsetzungsvorhaben ausgefüllt.

Das Gesetz sieht eine Koordinierungsstelle vor, die die Ergebnisse aus den
einzelnen betroffenen Ressorts und Ministerien sammeln und in
Umsetzungsvorhaben einarbeiten soll. Im Vorfeld sollen die Ministerien aber
allein verantwortlich sein, dies sehen wir problematisch und finden, dass
schon zu Beginn eines Prozesses die verschiedenen Stellen und Ministerien
zusammenarbeiten sollten, gerade bei einem solch komplexen Thema wie
dem Klimaschutz.

**Wir reden hier von Klimaschutz, das Klima können wir aber im
eigentlichen Sinne nicht schützen, sondern wir müssen die Menschen,
die Arten/Lebewesen, unser Wasser und unsere Böden schützen.
Wir müssen möglichst lange für gute Lebensbedingungen auf unserem
Planeten sorgen.**

Das Gesetz sagt nichts aus in Bezug auf die Zusammenhänge der einzelnen
Themenfelder wie Mobilität, Landesplanung, städtebauliche Aspekte,

Bodenversiegelung, Trinkwasserschutz usw., hier fehlen die Zusammenhänge und auch hier fehlen jegliche Vorschläge, wie die Themen behandelt und abgearbeitet werden sollen.

Die Einsetzung eines Beirates ist positiv zu werten, leider wird nicht erwähnt wer Mitglied dieses Beirates ist, der sehr breit gefächert sein muss. Der Beirat muss sich in kurzen Abständen und spontan treffen können um auch auf plötzlich eintretende Veränderungen und Vorkommnisse reagieren zu können.

Vieles was in Bezug auf den „Klimaschutz“ umgesetzt werden muss, betrifft auch die Landkreise und Kommunen, das Gesetz bietet leider keine konkreten Aussagen über die Zusammenarbeit des federführenden Ministeriums mit den Kommunen, auch fehlen Finanzierungsaussagen und Zuschüsse, da die meisten Kommunen diese Aufgaben nicht stemmen können.

Im § 6 kommt der Begriff Wirtschaftlichkeit und Finanzierung der Maßnahmen vor, „Klimaschutz“ darf nicht betriebswirtschaftlich betrachtet werden, sondern hat einen volkswirtschaftlichen Nutzen.

Wenn es einen Sonderfond für die Industrie (Ansiedlung/Transformation) gibt, dann braucht es auch einen Sonderfond zur Umsetzung der „Klimaschutzziele“.

Auch fällt der Satz: „*Das Saarland sieht sich in der Pflicht im Rahmen seiner Möglichkeiten einen Beitrag zu leisten.*“

Was ist unter dem Begriff „Möglichkeiten“ gemeint?

Nicht, dass wir uns wieder mal arm reden, um dann zu argumentieren, dafür ist aber kein Geld da!

Es steht im Gesetzentwurf, dass die Maßnahmen überwiegend mit dem vorhandenen Personal umgesetzt werden können.

Dies sehen wir skeptisch, schon heute sind Bereiche im MUKMAV nach eigenen Aussagen unterbesetzt (Abteilung Verkehr und Mobilität).

Wir laufen bei einer Unterbesetzung Gefahr, dass nur wenige Maßnahmen in die Umsetzung gelangen oder die Prozesse verlangsamt werden, hier muss genügend Personal vorgehalten werden.

Es heißt im Entwurf, dass bei einer drohenden Zielverfehlung ein Sofortprogramm innerhalb von acht Monaten zu entwickeln ist.

Für uns darf es überhaupt keine Zielverfehlungen geben und der Begriff entwickeln verschleiert hier, dass eine Entwicklung bis zur Umsetzung auch wieder Zeit braucht.

Nach Verabschiedung des Gesetzes im Landtag muss unverzüglich ein Sofortprogramm auf den Weg gebracht werden, dies sollte die Umsetzung der

Mobilitätswende (inkl. VEP 2030 Saarland), den drastischen Ausbau der erneuerbaren Energien und die Vorsorge für Katastrophenfälle beinhalten.

Das Gesetz sieht eine Information der Bürger über das Internet vor. Dies ist eindeutig zu wenig, es bedarf der Information und Aufklärung über die Presse und Medien aber auch durch regionale Informationsveranstaltungen mit Bürgerbeteiligung vor Ort.

Im Gegensatz zum Entwurf des Klimaschutzgesetzes hat die Plattform Mobilität konkrete Vorschläge, besonders natürlich im Bereich der Mobilität.

Mobilitätswende aktiv gestalten und umsetzen

- a. Reaktivierung der im VEP vorgeschlagenen Bahnstrecken (Entlastung der Straßen und weniger PKW Verkehr).
Nutzung der Bahnstrecken im Güterverkehr (Müllverbrennung Bergwerk Velsen, Meiser Limbach, Saargummi Büschfeld, Homanit Niederlosheim, Mosolf/Lisdorfer Berg Überherrn, SVolt Eiweiler)
- b. Grenzüberschreitende Bahnstrecken Bisttalbahn/Niedtalbahn wieder nutzen, Verlagerung von Güterverkehr und Personenverkehr, grenzüberschreitende Busverkehre ausbauen und Tarife vereinheitlichen.
- c. Wohngebiete und Gewerbegebiete besser mit dem ÖPNV (Radwege) erschließen und verknüpfen.
In der Woche sollte ein 30 Minutentakt angeboten werden, an Sonn- und Feiertagen mindestens ein Stundentakt im gesamten ÖPNV im Saarland.
- d. Fuß- und Radverkehr stärken aber auch entflechten, sichere Fuß- und Radwege, auch zu Lasten des Platzbedarfs des motorisierten Verkehrs.
- e. Sauberkeit, Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformationen und Barrierefreiheit an Bahnhalten, Bushaltestellen und ZOB´s verbessern.
- f. Innenstädte und Dorfmittelpunkte lebenswerter gestalten, Tempo 30, Shared Space, Grünanlagen, Nahversorgung (Vermeidung von Verkehr). Stärkung der Lebensqualität, Verringerung von Lärm, Abgasen und Feinstaub.
- g. Verbesserung der Bahn-Fernverkehrsverbindungen von Saarbrücken Hbf. in Richtung Köln/Norddeutschland, in Richtung Leipzig/Dresden und in Richtung Süden wie Stuttgart/München, auch zur Verminderung des innerdeutschen Flugverkehrs.
- h. Keine weitere Flächenversiegelung durch Neubau von Straßen

- i. Festlegung klarer Zielvorgaben (Modal Split) zur Stärkung der Verkehre im Umweltverbund, Reduzierung des MIV

Aber auch zu Themen außerhalb des Bereiches Mobilität möchten wir einige Anregungen geben.

Schaffung einer dezentralen Energieversorgung (Strom) besonders für private Haushalte durch lokale/regionale Stromerzeugung, Speicherung und Verbrauch. (PV, Wind, Biomasse, Balkonkraftwerke), Anpassung der Umspannwerke, Neuaufbau eines lokalen/regionalen Stromnetzes mit Speichern.

Reduzierung des Stromverbrauches durch Informationsprogramme und Fördermaßnahmen.

Reduzierung des Flächenverbrauches (Versiegelung) durch ein Flächenmanagement / Kataster, besonders in Bezug auf die Schaffung von Wohn- und Gewerbegebieten.

Stärkung des Katastrophenschutzes und vorbeugende Maßnahmen zur Verhinderung von Überschwemmungen/Hangrutschen/Stromausfällen durch Renaturierung von Bächen, Bau von Regenrückhaltebecken, Redundanz im Stromnetz.

Umbau der Landwirtschaft, zur ökologischen Landwirtschaft mit regionaler Erzeugung und Vermarktung.

Wir könnten noch genügend weitere Anregungen zum Thema „Klimaschutz“ geben, wollen aber den Rahmen nicht sprengen.

Die Plattform Mobilität erklärt sich auch bereit im Beirat mitzuwirken und sich mit weiteren Ideen und Vorschlägen einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Erhard Pitzius (Vorsitzender & Pressesprecher)
Plattform Mobilität SaarLorLux e.V.

Altforweilerstraße 18
66802 Überherrn
Tel.: 06837-74140
Mobil: 0152 0602 4501 / 0162 4799193

<https://plattform-mobilitaet.eu> mail: plattform-mobilitaet@t-online.de

<https://www.facebook.com/plattformmobilitaet/>

Unsere Partner <https://www.bahnkunden.de/> ___ <https://www.vdei.de/bezirke/saarland-rheinland-pfalz>

Ergänzende Anregungen unserer 2. Vorsitzenden Andrea Konter

1. Zur Systematik des Gesetzes

Das Gesetz gewichtet Maßnahmen zur Reduktion des Eintrages von THGE als wichtiger ein als die nun schon notwendigen Anpassungen an die veränderten Klimabedingungen. Die in §5 genannten beiden Grundsätze werden im Monitoring als unterschiedlich wichtig erwähnt: insbesondere die Reduktion soll in der Umsetzung von Maßnahmen und Strategien überprüft werden. (§6 Abs. 3 und §7, Abs.4). Damit werden derzeit schon notwendige Klimaschutzmaßnahmen als in ihrer Wirkung als vernachlässigbar eingestuft, was wir für falsch erachten.

Der Zweck des Gesetzes sind „Erhalt der Lebensqualität“ und „Erhalt der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes“ (§1). Diese Ziel befürworten wir ausdrücklich und drängen zu deren Erreichen auf die bekannten Schritte hin zu einer Verkehrswende im Saarland.

2. Ambitioniert des Gesetzes:

Dass die Ziele bis 2030 insgesamt unter denen des Bundesklimaschutzgesetzes bleiben, ist unangebracht und verhindert bereits die Planung zur Erreichung der anteiligen Bundesziele. Somit liegt schon dadurch keine hinreichende rechtliche Grundlage vor, um die von der Bundesregierung gesetzten Ziele zu erreichen! Mit diesen Vorstellungen wird das Erreichen des Netto-Null der THGE in 2045 nicht einmal beabsichtigt.

3. Verantwortlichkeit und Kostenaufkommen

Für Gemeinden wird lediglich empfohlen, Klimaschutz und Anpassung umzusetzen. Das negiert klar die Bedeutung der Kommunen in den Bereichen Wohnen, Verkehr, Landwirtschaft.

Wie mit dem bisherigen Personal das KSG konkretisiert und umgesetzt werden soll, ist nicht vorstellbar. Mit einer einzigen koordinierenden Stelle sind die notwendigen Schritte der Zielsetzungen, Erarbeitung konkreter Maßnahmen in den Handlungsfeldern kaum möglich.

4. Begründbarkeit

Auf welcher wissenschaftlichen Basis und mit welchen berechenbaren Maßnahmen eine Reduktion des Eintrages der THGE erreicht werden soll, ist nicht erwähnt und es werden keinerlei verbindliche Maßnahmen als Vorschläge genannt.

Dass die Reduktion von CO₂ aus dem Verkehr erfolgen muss, ist hinlänglich bekannt, wird hier auch nicht erwähnt. Dass alleine daraus bereits eine Umkehr in den Verkehrskonzepten notwendig ist, scheint kein Ziel des Gesetzes zu werden. Die Halbierung des Autoverkehrs und der zugelassenen Autos bis 2030 wären ein sinnvolles Ziel!

5. „Vorbildfunktion“

Die Vorbildfunktion muss mit entsprechenden finanziellen Mitteln ausgestattet sein. Das Jobticket könnte mit einem höheren Entlastungsbeitrag attraktiver gemacht werden. Je mehr Mitarbeitende einer Behörde ein Jobticket haben, um so höher könnte die Reduktion des Preises sein: je 10% mehr Mitarbeitender wird ein zusätzlicher Nachlass gewährt.

Gemeinden, deren Mitarbeitende mit dem ÖPNV zur Arbeit kommen, bekommen Zuschüsse für z.B. Angebote der Gesundheitsförderung in der Arbeitszeit.