

## VCD-Forderungen für ein Klimaschutz-Sofortprogramm Verkehr

Stand: 03.02.2022

In ihrem Koalitionsvertrag haben die Ampel-Parteien angekündigt, noch im Jahr 2022 das Klimaschutzgesetz weiterzuentwickeln und ein Sofortprogramm mit allen notwendigen Gesetzen, Verordnungen und Maßnahmen auf den Weg zu bringen. Bis Ostern soll ein erstes Maßnahmenpaket beschlossen werden. Nach aktuellem Stand wird Deutschland sein Zwischenziel für 2030 verfehlen. Besonders groß sind die Herausforderungen im Verkehr. Seit 1990 hat sich der Treibhausgasausstoß kaum verringert. Lediglich in den Jahren 2020 und 2021 ist der Ausstoß pandemiebedingt zurückgegangen. Prognosen für 2022 gehen jedoch von einem deutlichen Anstieg aus. Nach den Vorgaben des Klimaschutzgesetzes müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2030 auf 85 Mio. Tonnen sinken, das entspricht in etwa einer Halbierung gegenüber 1990. Spätestens 2045 sollen alle Sektoren klimaneutral sein.

Klimaneutralität lässt sich nur mit schnell wirksamen und effektiven Maßnahmen erreichen. Viele Maßnahmen, vor allem fiskalische und ordnungspolitische, liegen seit Jahren auf dem Tisch. Dabei gilt: die Maßnahmen müssen auch kosteneffizient und sozial ausgewogen sein. Im Folgenden stellt der ökologische Verkehrsclub VCD Maßnahmen und Instrumente vor, die nicht nur dem Klimaschutz dienen, sondern auch eine nachhaltige Verkehrswende beschleunigen. Diese Maßnahmen müssen dringend von der neuen Bundesregierung beschlossen und umgesetzt werden. Je länger gewartet wird, desto ambitionierter muss künftig nachgesteuert werden.

Die **drei wichtigsten Sofortmaßnahmen** für den Verkehr sind aus Sicht des VCD:

1. Die Verkehrsinfrastrukturplanung von Bund und Ländern verkehrsträgerübergreifend am Klimaschutz und weiteren Nachhaltigkeitszielen ausrichten - mit dem Bundesmobilitätsgesetz
2. Klimaschädliche Subventionen abbauen, Steuern und Abgaben im Verkehr konsequent am Klimaschutz ausrichten: Dienstwagenprivileg beenden, Kfz-Steuer um Bonus-Malus-Komponente ergänzen
3. Ausbau- und Investitionsoffensive für den Umweltverbund, Verdopplung der Regionalisierungsmittel und einen Nahverkehrsbeitrag des Bundes: Mehr Geld für Bus und Bahn sowie für sichere Rad- und Fußverkehrsnetze in Stadt und Land

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

## Mobilität zukunftsfähig machen – mit dem Bundesmobilitätsgesetz

### Auszüge aus dem Koalitionsvertrag

„Wir streben einen neuen **Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen** an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.“ (S. 48)

„Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen **neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040** auf den Weg bringen.“ (S. 48)

Auf dem Weg zur Klimaneutralität braucht es eine umfassende Verkehrswende, die nicht nur den Antrieb austauscht, sondern den Fokus auf Alternativen zum motorisierten Straßenverkehr setzt. Dafür braucht es attraktive Mobilitätsangebote in der Stadt und auf dem Land, die eine nachhaltige Mobilität für alle sicherstellen: sichere Fuß- und Radwegenetze, zuverlässige Busse und Bahnen, sowie flexible und geteilte Mobilitätsangebote. Da die Umsetzung und der Ausbau insbesondere von Schieneninfrastrukturen von langfristiger Natur sind, müssen die Weichen jetzt gestellt werden. Dafür müssen die Prioritäten bei der Verkehrswegeplanung neu justiert werden, die Planungen für besonders wichtige Infrastrukturvorhaben in den nächsten fünf Jahren verbindlich starten und die dazu notwendigen Finanzmittel bereitstehen. Dies konzentriert die Planungskapazitäten und sorgt für eine raschere Umsetzung.

Der VCD hat mit dem Entwurf für ein **Bundesmobilitätsgesetz** eine entsprechende Lösung für eine moderne und zukunftsfähige Verkehrspolitik vorgelegt, die den Herausforderungen gerecht wird. Kernelement ist ein **Bundesmobilitätsplan**. Dieser soll die Strategien von Bund, Ländern und Kommunen für eine integrierte Verkehrsinfrastrukturplanung bündeln, sie an gesellschaftlichen Zielen ausrichten und die Finanzierung sicherstellen.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Umgehend mit der Erstellung eines neuen, integrierten Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans beginnen und darin Leitziele und Kriterien für eine nachhaltige Entwicklung von Mobilität und Verkehr definieren
- Alle Straßenbauprojekte in der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung einem Klimacheck unterziehen und besonders unverträgliche Projekte stoppen
- Bei Investitionen in Straßen müssen der Erhalt und die Sanierung Priorität haben

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

## Antriebswende beschleunigen – Fordern und Fördern mit Augenmaß

Auszüge aus dem Koalitionsvertrag:

„Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen werden wir darauf ausrichten, dass **Deutschland Leitmarkt für Elektromobilität** mit mindestens 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030 ist“ (S. 51)

„Gemäß den Vorschlägen der Europäischen Kommission werden im Verkehrsbereich in Europa 2035 nur noch CO2-neutrale Fahrzeuge zugelassen – entsprechend früher wirkt sich dies in Deutschland aus“ (S. 51)

„Wir werden 2023 eine CO2-Differenzierung der LKW-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO2-Zuschlag einführen ...“ (S. 48/49)

„Wir wollen zusätzliche Haushaltsspielräume dadurch gewinnen, dass wir im Haushalt überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben abbauen. Mit der Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie, die u. a. die steuerliche Angleichung von Dieselmotoren und Benzin vorsieht, werden wir die steuerliche Behandlung von Dieselfahrzeugen in der Kfz-Steuer überprüfen“ (S. 162)

„Grüner Wasserstoff sollte vorrangig in den Wirtschaftssektoren genutzt werden, in denen es nicht möglich ist, Verfahren und Prozesse durch eine direkte Elektrifizierung auf Treibhausgasneutralität umzustellen.“ (S. 26)

Mehr als 95 Prozent aller Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich werden durch Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Busse und Lkw verursacht. Bei Pkw, die alleine für zwei Drittel der Emissionen verantwortlich sind, ist der batterieelektrische Antrieb die effizienteste und klimaverträglichste Lösung. Bis 2030 will die Bundesregierung mindestens 15 Millionen reine Elektrofahrzeuge auf die Straße bringen. Eine große Herausforderung. Fahrzeughersteller haben Investitionen in Milliardenhöhe in die Elektromobilität angekündigt und brauchen jetzt Planungssicherheit. Der Einsatz von sogenannten E-Fuels auf Basis von Wasserstoff ist im Straßenverkehr absehbar keine Alternative. Vielmehr wird Wasserstoff als Energieträger vorrangig in den Bereichen benötigt, in denen eine direkte Elektrifizierung nicht oder nur schwer möglich ist. Dazu gehören die Stahl- und chemische Industrie. Lediglich der Flug- und Schiffsverkehr kommen für den Einsatz von E-Fuels infrage. Dort ist er zu forcieren und die Forschung zu fördern.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Klima- und umweltschädliche Subventionen abbauen, Steuern und Abgaben umgestalten: Kfz-Steuer um Bonus-Malus-Komponente ergänzen, damit CO2-intensive Fahrzeuge die Prämie für die Anschaffung von Elektroautos finanzieren – und nicht die Allgemeinheit; Dienstwagenprivileg beenden
- Reform der CO2-Grenzwerte für Pkw auf EU-Ebene ambitioniert unterstützen: Strengere Vorgaben bereits ab 2023; jährliche Ziele bis 2030; danach nur noch Neuzulassung von Nullemissionsfahrzeugen
- Masterplan für den bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur vorlegen und für bessere Zugänglichkeit und mehr Transparenz bei den Kosten fürs Laden sorgen
- Lkw-Maut gemäß Vorgaben der Eurovignette-Richtlinie auf alle Nutzfahrzeuge und auf alle Straßen ausweiten und ambitionierte CO2-Differenzierung einführen

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

## Die Schiene als Rückgrat der Mobilität stärken

### Auszüge aus dem Koalitionsvertrag:

*„Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen.“ (S. 48)*

*„Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln. Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten. Sofern haushalterisch machbar, soll die Nutzung der Schiene günstiger werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken.“ (S. 49)*

*„Grenzüberschreitenden Verkehr wollen wir stärken und mit der EU sowie ihren Mitgliedstaaten Nachtzugangebote aufbauen. Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren und innovative Antriebstechnologien unterstützen. Die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken werden wir prioritär vorantreiben.“ (S. 49)*

*„Die Bahn muss in ganz Deutschland zum Rückgrat der Mobilität werden – auch im ländlichen Raum. Einen Schwerpunkt setzen wir dabei auf den Ausbau der Schieneninfrastruktur und des Bahnbetriebes“ (S. 129)*

Die Schiene ist im Vergleich zum Straßen- und Luftverkehr der mit Abstand klimaschonendste Verkehrsträger. Daher soll das Schienennetz sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr das Rückgrat der Verkehrswende darstellen. Was es dazu braucht, ist eine konsequente Verlagerung der Verkehrsströme von der Straße und der Luft auf die Schiene. Die Ziele der alten und der neuen Bundesregierung, die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln und den Anteil des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent zu steigern, unterstützt der VCD ausdrücklich, sie müssen jetzt aber auch konsequent verfolgt werden. Der Deutschlandtakt ordnet notwendige Aus- und Neubauplanungen in einen sinnvollen Zielfahrplan ein. Ohne eine auskömmliche Finanzierung der notwendigen Schieneninfrastrukturprojekte hätte ein solcher Zielfahrplan allerdings keine Substanz.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Verdopplung der Investitionen für die Schiene: mind. 3 Mrd. € ab 2023 für Aus- und Neubau, sowie für Streckenreaktivierungen im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Schienennetz, in den Folgejahren eine stetige Erhöhung der Investitionen
- Absicherung der Investitionen für die Digitalisierung des Schienennetzes (u.a. digitale Kupplung, digitale Stellwerkstechnik (DSTW) und Zugbeeinflussung (ETCS))
- Dauerhafte Senkung der Trassenpreise sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

## Mit neuen Angeboten den öffentlichen Nahverkehr auf Wachstumskurs bringen

### Auszüge aus dem Koalitionsvertrag:

„Die **Erschließungs- und Qualitätsstandards für ein alltagstaugliches Mobilitätsangebot** als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr wollen wir im Jahr 2022 zwischen Bund, Ländern und Kommunen definieren ... Wir wollen individuelle und öffentliche Mobilität verknüpfen und durch neue flexible Angebote auch privater Anbieter ergänzen. Dazu nutzen wir das Potenzial der Digitalisierung und unterstützen die Kommunen bei diesen neuen Herausforderungen“ (S. 129)

„Für eine nahtlose Mobilität verpflichten wir Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbieter, ihre Echtzeitdaten unter fairen Bedingungen bereitzustellen. Anbieterübergreifende digitale Buchung und Bezahlung wollen wir ermöglichen. Den Datenraum Mobilität entwickeln wir weiter“ (S. 50)

„Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern.“ (S. 50)

„2022 werden wir die pandemiebedingten Einnahmeausfälle wie bisher ausgleichen.“ (S. 50)

„Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren.“ (S. 50)

„Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht.“ (S. 50)

Der öffentliche Nahverkehr mit Bussen und Bahnen ist eine wichtige Stellschraube für eine nachhaltige Verkehrswende in Städten und Landkreisen. Vielerorts ist das Angebot unzureichend, vor allem im ländlichen Raum. Daher ist eine Ausbau- und Investitionsoffensive im öffentlichen Nahverkehr notwendig. Ergänzend sollen auch flexible Angebote für geteilte Mobilität mit kleineren Fahrzeugen, so genannten On-Demand-Verkehren wie z.B. Anruf-Sammel-Taxen, Bürgerbussen oder Shuttleservices gefördert werden können, die bislang unzureichend mit ÖPNV-Angeboten erschlossene Ortschaften mit einem zuverlässigen Mobilitätsangebot versorgen. Der VCD begrüßt, dass die neue Bundesregierung dieses Potenzial erkannt hat und sich für ergänzende Angebote zu bestehenden Mobilitätsformen ausspricht, mahnt aber gleichzeitig einen schnellen, flächendeckenden Aufbau eines leistungsfähigen ÖPNV-Rückgrats als Grundangebot an.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Prozess für Ausbau- und Modernisierungspakt sofort starten und verbindliche Erschließungs- und Qualitätsstandards definieren.
- Regionalisierungsmittel verdoppeln, den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) mit einem Nahverkehrsbeitrag des Bundes unterstützen und Kommunen die Möglichkeit geben, zusätzliche Einnahmequellen für den Betrieb zu erschließen. Damit soll das Angebot an Bussen und Bahnen verdoppelt werden. Außerdem Kommunen finanziell und organisatorisch beim Aufbau von multimedialen Mobilitätsstationen an Bahnhöfen und Haltestellen unterstützen.
- Nicht nur die Bereitstellung von (Echtzeit-)Mobilitätsdaten sicherstellen, sondern darüber hinaus eine digitale, nahtlose und anbieterübergreifende Buchung von allen öffentlichen Mobilitätsangeboten ermöglichen.

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

## Förderung des Fuß- und Radverkehrs und Reform der Straßenverkehrsgesetze

Auszüge aus dem Koalitionsvertrag:

*„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.“ (S. 52)*

*„Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben. Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern.“ (S. 53)*

*„Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen.“ (S. 53)*

Zufußgehen und Radfahren sind die klimaschonendsten Formen der Fortbewegung. Sie sparen Platz, sind gesund und verursachen weder Lärm noch Abgase. Je mehr Fahrten vom Pkw auf das Rad oder die Füße verlagert werden, desto besser für Klima, Gesundheit und Lebensqualität.

Andere Länder machen es im Radverkehr vor: In den Niederlanden werden 27 und in Dänemark 16 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Deutschlands Radverkehrsanteil beläuft sich lediglich auf elf Prozent. Zwischen den Städten gibt es enorme Unterschiede, das Spektrum reicht von zwei bis 43 Prozent. Diese Zahlen machen deutlich, dass es hier vielerorts beträchtliche Potenziale gibt, die sich durch eine gezielte Fahrradförderung erschließen lassen. Kommunen stoßen allerdings häufig auf rechtliche Hürden, wenn sie Maßnahmen zur Verkehrswende umsetzen wollen. So ist das Straßenverkehrsrecht nach wie vor auf die Flüssigkeit des (Auto-)Verkehrs ausgerichtet und der kommunalen Handlungsspielraum ist stark beschränkt. Daher ist es folgerichtig, die Straßenverkehrsgesetze wie im Koalitionsvertrag angekündigt, zu reformieren und zusätzlich die Vision Zero sowie Umwelt- und Klimaschutz als Ziele in der StVO zu verankern. Dies erleichtert es Kommunen, mit zielgerichteten Maßnahmen die Verkehrswende vor Ort zu beschleunigen. Davon profitieren in besonderem Maße der Fuß- und Radverkehr.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Investitionen für den Ausbau von sicheren und komfortablen Fuß- und Radverkehrsnetzen inner- und außerorts finanziell absichern und eine nationale Fußverkehrsstrategie (analog zum NRVP) auf- und umsetzen
- Verankern von „Vision Zero“, Klima- und Umweltschutz in der StVO. Über eine erweiterte Innovationsklausel Kommunen einen größeren Spielraum einräumen (z.B. für dauerhafte Pop-up-Radwege oder großflächiges Parkraummanagement)
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit (mit Ausnahmen für 50km/h), Tempo 80 auf Landstraßen und ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen einführen.

Impressum:

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. • Wallstraße 58  
10179 Berlin • mail@vcd.org • www.vcd.org

Bei Rückfragen:

VCD-Bundesgeschäftsstelle  
Michael Müller-Görnert • Fon 030/28 03 51-19  
[michael.mueller-goernert@vcd.org](mailto:michael.mueller-goernert@vcd.org)

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**