

Ein Deutschlandticket

macht noch keine Verkehrswende

Halbzeitbilanz der Ampel

**Stand und Ausblick der Verkehrspolitik zur
Halbzeit der Legislaturperiode**

Zwei Jahre Ampel-Koalition – verkehrspolitische Bilanz

Die Ampel-Koalition ist vor zwei Jahren mit dem Ziel angetreten, „die 2020er Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik zu nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität zu ermöglichen“, wie es im Koalitionsvertrag von 2021 heißt. Wie weit ist sie diesem Ziel gekommen? Nach zwei Jahren im Amt zieht der ökologische Verkehrsclub VCD eine Zwischenbilanz.

Klimaschutz auf den Weg bringen

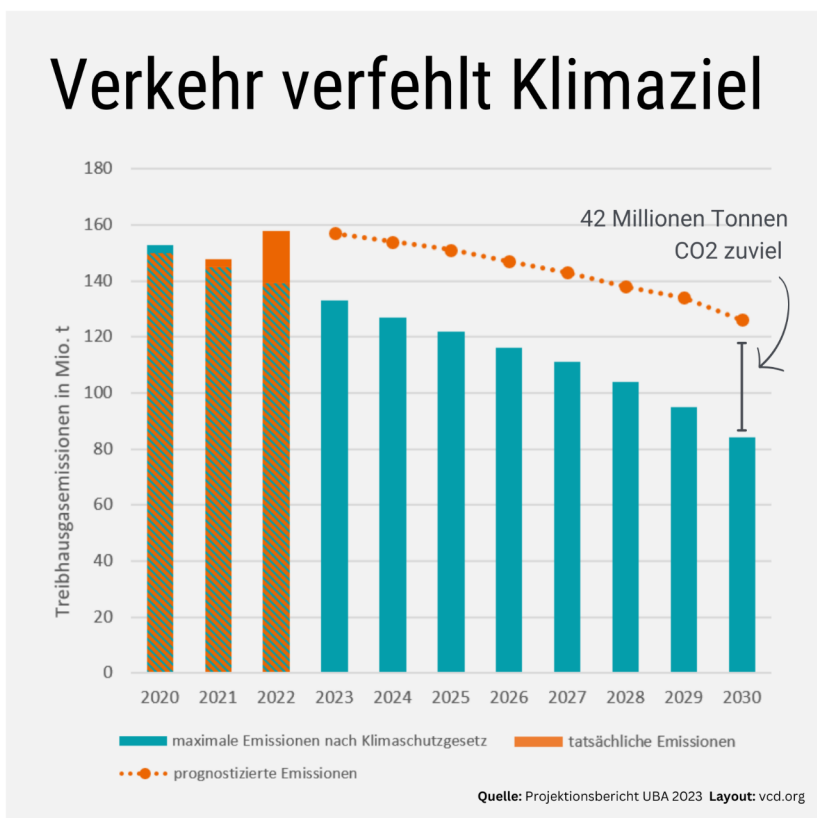
Auch im Jahr 2023 gehörten Rekordtemperaturen und häufige Wetterextreme zur Tagesordnung. Deutschland konnte zwar seinen Treibhausgas-Ausstoß insgesamt verringern, aber der Verkehrssektor hat sein gesetzliches Klimaschutzziel – wie schon im vergangenen Jahr – deutlich verfehlt. Noch immer stoßen Pkw und Lkw zu viel CO₂ aus. Doch statt gegenzusteuern, hat die Ampel einfach das Klimaschutzgesetz geändert und damit die Sektorziele abgeschafft.

Das entlässt Verkehrsminister Wissing mehr oder weniger aus der Verantwortung. Dies zeigen auch die wenig ambitionierten Maßnahmen, die er für das übergreifende Klimaschutzprogramm vorgelegt hat. Diese sind kaum geeignet, die Klimälücke im Verkehr bis 2030 zu schließen. So fehlen dort Anreize, die einen Umstieg vom Auto auf Bahn, Bus und Rad fördern. Nichtstun im Verkehr gefährdet die EU-Klimavorgaben in den nicht vom Emissionshandel umfassten Sektoren. Deutschland drohen Kosten in Milliardenhöhe für den Zukauf von Emissionszertifikaten.

Fazit



Deutschland kommt beim Klimaschutz im Verkehr weiter nicht voran. Statt die Verantwortlichkeiten zu schärfen und effektive Maßnahmen auf den Weg zu bringen, wird kurzerhand das Sektorziel gestrichen – und der Klimaschutz somit quasi abgeschafft.



Klimaschädliche Subventionen abbauen

Rund 30 Mrd. Euro gehen dem Staatshaushalt jährlich durch klimaschädliche Subventionen und Steuerprivilegien verloren – allein im Verkehrssektor. Die Koalition hat im Klimaschutzprogramm erneut ihr Ziel aus dem Koalitionsvertrag bekräftigt, überflüssige und unwirksame, umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben abzubauen. Dies würde Haushaltsspielräume schaffen, die für nachhaltige Mobilität genutzt werden können.

Überfällig ist vor allem eine Reform der **Dienstwagenbesteuerung**. Sie fördert den Absatz großer und schwerer Autos und begünstigt vor allem Bezieher*innen hoher Einkommen. Doch für Finanzminister Christian Lindner ist die Dienstwagenbesteuerung keine Subvention, sondern lediglich eine Steuervereinfachung. Daher bleibt er untätig. Die Koalition hat zudem angekündigt, die Entfernungspauschale an ökologischen und sozialen Kriterien neu auszurichten – hier ist bisher ebenfalls nichts in Sicht.

Das gleiche gilt für das Angleichen der Dieselsteuer an Benzin und den Abbau der Steuerprivilegien im Flugverkehr. So wird bislang weder Kerosin besteuert noch die Mehrwertsteuer auf Tickets für Auslandsflüge erhoben. Im Gegenteil: Finanzminister Lindner plant, die Sätze für die Luftverkehrsteuer 2024 abzusenken statt sie zu erhöhen. Einziger kleiner Lichtblick: Da die Förderung für Plug-In-Hybride abgeschafft ist, haben deren Zulassungszahlen 2023 stark abgenommen.



Fazit

Nach wie vor wird klimaschädlicher Verkehr stark gefördert – vor allem die FDP steht den nötigen Reformen zum Abbau klimaschädlicher Subventionen und Steuerprivilegien im Weg.

Antriebswende beschleunigen

Die Koalition hat das Ziel ausgegeben, bis 2030 15 Millionen vollelektrische Autos auf die Straßen zu bringen. Aktuell sind es erst rund 1,5 Millionen. Damit scheint das Ziel für 2030 kaum noch erreichbar. Dabei hat die EU dieses Jahr quasi das Verbrenner-Aus für Neuwagen ab 2035 beschlossen. Doch auf Betreiben der FDP musste das bereits geeinte Dossier zu den CO₂-Grenzwerten für Pkw nochmal neu verhandelt werden, um Ausnahmen für Verbrenner mit **E-Fuels** aufzunehmen. Dies hat in Brüssel viel Porzellan zerschlagen, ist politisch fahrlässig und für den Klimaschutz äußerst gefährlich. Denn E-Fuels sind eine Mogelpackung: Sie sind und bleiben knapp und teuer und werden ausschließlich dort gebraucht, wo keine direkte Elektrifizierung möglich ist – etwa im Schiffs- und Flugverkehr.

Statt auf Scheinlösungen zu setzen, braucht es zielgerichtete Anreize für den Antriebswechsel. Aber diese bleiben aus. Vielmehr hat die Koalition die Förderung von gewerblichen Elektroautos beendet und das Auslaufen der Kaufprämie beschlossen. Ein Abbau der Förderung ist zwar folgerichtig, da E-Autos sich bei Betrachtung der Gesamtkosten zunehmend auch ohne Kaufprämie rechnen. Aber die Maßnahme konterkariert eine raschere Umstellung auf Elektromobilität, solange die Kfz-Steuer nicht zu einem Bonus-Malus-System ökologisch reformiert und das Dieselpatent nicht abgebaut wird. Verquere Logik.

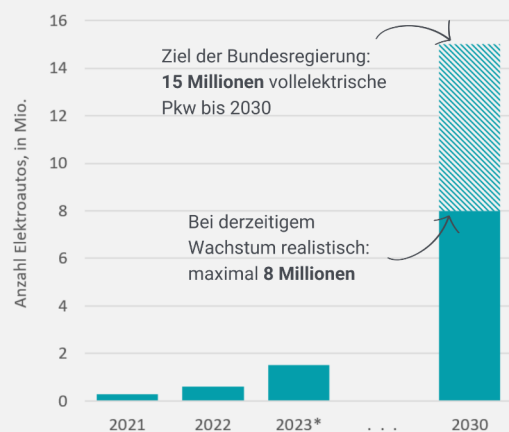
Ein Erfolg ist hingegen die im Herbst beschlossene neue Lkw-Maut. Sie gilt nun für alle Lkw ab 3,5 Tonnen und wurde um eine CO₂-Komponente erweitert. Die Mehreinnahmen aus dem CO₂-Zuschlag fließen künftig größtenteils in die Schiene. Dies zusammen schafft wichtige Anreize, emissionsfreie Lkw anzuschaffen und Güter vermehrt auf die Schiene zu verlagern.



Fazit

Die FDP verkauft es als Technologie-Offenheit – dabei ist das sture Festhalten am Auslaufmodell Verbrennungsmotor (in Form von Plug-In-Hybriden oder E-Fuels) nur eine weitere Blockade der nötigen Verkehrswende. Dennoch stehen mit dem Verbrenner-Aus ab 2035 sowie der CO₂-Maut für Lkw die Zeichen nun auf Antriebswende.

Elektroautos nicht in Sicht



ÖPNV stärken

Die Ampel-Koalition feiert die Einführung des Deutschlandtickets als ihre größte Errungenschaft. 2022 konnten Busse und Bahnen des Nahverkehrs für drei Monate deutschlandweit mit dem 9-Euro-Ticket genutzt werden; seit Mai dieses Jahres ist es mit dem Deutschlandticket (hoffentlich) dauerhaft möglich, über alle Tarifgrenzen hinweg mit den Öffis günstig mobil zu sein. Dies könnte ein Gamechanger werden, erste Analysen zum Fahrgastzuwachs machen Mut.

Die Fortführung ist aber gefährdet. Bund und Länder konnten sich bisher nicht verständigen, wie die Mehrkosten im kommenden Jahr finanziert werden sollen. Offen ist auch, wann das Deutschlandticket als Semesterticket bundesweit kommt. Gleiches gilt für die VCD-Forderung nach einem bundesweiten Jugend- und Sozialticket für nicht mehr als 29 Euro.

Und neben dem Deutschlandticket braucht es auch ein Deutschlandangebot. Denn dort, wo keine Öffis fahren, nutzt auch das günstige Ticket nichts. Vor allem auf dem Land lässt das Bus- und Bahnangebot vielerorts zu wünschen übrig. Das sollte mit dem Ausbau- und Modernisierungspakt angegangen werden. Eigentlich will sich der Bund mit den Ländern neben der Finanzierung auch auf verbindliche Kriterien verständigen, mit denen Angebot und Erreichbarkeit auf dem Land deutlich besser werden sollen. Bisher fehlen aber konkrete Beschlüsse zu einer solchen Mobilitätsgarantie. Besonders die Finanzierung ist völlig offen.

Auch bei der Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr bleibt noch einiges zu tun. Unser „[Bahntest 2023/24: Wie barrierefrei sind Bus und Bahn?](#)“ zeigt auf, dass es bis zur weitestgehenden Barrierefreiheit in Bahnen und Bussen noch ein weiter Weg ist. Dafür braucht es verbindliche Ziele und Sanktionsmöglichkeiten, damit wir hier vorwärtskommen.

Fazit



Im ÖPNV hat die Ampel einen klaren Erfolg zu verbuchen – das Deutschlandticket. Doch das reicht nicht aus, um den ÖPNV zukunftsfähig zu machen. Für den Ausbau braucht es deutlich mehr Geld und verbindliche Vorgaben.

Bahnnetz ausbauen und Deutschlandtakt voranbringen

Das im Koalitionsvertrag angekündigte Versprechen, künftig mehr Geld in die Schiene als in die Straße zu investieren, scheint endlich Realität zu werden. Im Bundeshaushalt 2024 ist tatsächlich mehr Geld für die Schiene vorgesehen. Gleichzeitig hat die Ampel-Koalition beschlossen, bis 2027 Mittel in Höhe von 45 Milliarden Euro bereitzustellen. Allerdings soll ein Teil dieser Summe aus dem Klima-Transformationsfonds kommen, der nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts weniger Geld aufweisen wird. Die Ampel muss jetzt sicherstellen, dass die Schieneninvestitionen tatsächlich kommen.

Ein wichtiges Standbein der künftigen Finanzierung des Schienen-Ausbaus ist auch die Lkw-Maut. Denn ein Großteil der zusätzlichen Einnahmen soll in die Schiene fließen. Dies erfüllt eine langjährige Forderung des VCD, den Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“ zu durchbrechen.

Das zusätzliche Geld wird vor allem gebraucht, um das heruntergewirtschaftete Schienennetz zu sanieren. Mit der DB wurde vereinbart, in den kommenden Jahren wichtige Strecken einer Generalsanierung zu unterziehen. Doch es braucht mehr, wenn die Bundesregierung ihr Ziel erreichen will, den Personenverkehr der Bahn bis 2030 zu verdoppeln und den Anteil des Güterbahnen von aktuell 20 auf 25 Prozent zu steigern. In den kommenden zwei Jahren muss der Deutschlandtakt auf das richtige Gleis gesetzt werden. Vor allem müssen die kleineren Baumaßnahmen für Ausweichstrecken oder Überholgleise endlich losgehen, um den Deutschlandtakt fahren zu können.



Foto: Suganth / unsplash

Sanierungsbedürftig: Das deutsche Schienennetz

Das neue Genehmigungs-Beschleunigungsgesetz soll es ermöglichen, zahlreiche Schienenprojekte schneller zu planen. Dies gelingt aber nur, wenn die Beschlüsse der Beschleunigungskommission Schiene umgesetzt werden – etwa die zahllosen Finanzierungstöpfe in zwei mehrjährigen Fonds zusammenzuführen oder die bürokratische Wirtschaftlichkeitsprüfung für jede einzelne Strecken-Elektrifizierung abzuschaffen. Hier fordern wir deutlich mehr Ambition und Kommunikation des Verkehrsministeriums. Es muss klarstellen, welche Teile des Deutschlandtaktes es bis 2030 erreichen kann.

Die Infrastruktursparten DB Netz und DB Stationen und Services werden künftig in der gemeinwohlorientierten InfraGO zusammengelegt – wie im Koalitionsvertrag angekündigt. Dies ist ein Schritt in die richtige Richtung, es braucht aber klarere Zielvorgaben und Transparenz über Finanzierung, Steuerung und Aufsicht (Corporate Governance). Noch ist unklar, in welchem Grade die InfraGO in den DB-Konzern integriert und mit ihm verflochten bleibt. Hier muss das Verkehrsministerium steuernd eingreifen, ein Weiter-so darf es nicht mehr geben.

Fazit



Die Weichen für die Schiene sind gestellt. Es soll mehr Geld in die Schiene als in die Straße investiert, die Sanierung des Streckennetzes vorangetrieben werden. Kleine und mittlere Maßnahmen sollen ebenfalls beschleunigt werden – wenn die Novelle des Bundesschienenausbaugesetzes (BSWAG) vom Bundestag beschlossen wird – und mit der InfraGO wurde eine neue Infrastruktursparte gegründet. Jetzt kommt es darauf an, dass die Mittel für die Schiene langfristig abgesichert werden, der Ausbau der Schiene tatsächlich vorankommt und die InfraGO ihren Zielen gerecht wird.

Straßenverkehrsrecht reformieren

Pünktlich zur Halbzeit hätte die im Koalitionsvertrag vorgesehene und lange vom VCD geforderte Reform von Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) umgesetzt werden können. Der Gesetzesvorschlag der Regierung wurde zwar vom Bundestag beschlossen, ist jedoch im Bundesrat gescheitert. Der Vorschlag sah vor, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auch Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung als gleichberechtigte Ziele in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden könnten. Zusätzlich hätte es erweiterte Möglichkeiten für Tempo 30, die Einrichtung von Fußgängerüberwegen und Busspuren gegeben. Länder und Kommunen hätten so neue Spielräume erhalten.

Dennoch hätten auch die geplanten Erleichterungen nicht das Problem gelöst, dass jede Kommune Tempo 30-Zonen grundsätzlich beantragen und genehmigen lassen muss. Die Bundesregierung hätte Kommunen hier durch den Abbau von Bürokratie, den sie sich auf die Fahnen geschrieben hat, entlasten können. Diese Chance hat sie verpasst. Zu bemängeln ist auch, dass selbst mit der Reform die „Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs“ noch immer so hätte ausgelegt werden können, dass vor allem der Auto-Verkehr flüssig läuft.



Foto: Uta Linnert / fairkehr

Jetzt ist unklar wie es weitergeht. Der Ball liegt bei der Regierung, einen Vermittlungsausschuss einzuberufen und doch noch zu einer Einigung mit den Ländern zu kommen. Somit bleibt vorerst alles beim Alten und Besserungen für Rad- und Fußverkehr bleiben weiterhin aufwendig umzusetzen, und Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit bleibt ausgeschlossen – also wird es statt klarer Regeln vielerorts weiterhin einen Flickenteppich an unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu unterschiedlichen Tages- und Wochenzeiten geben. Dabei fordern inzwischen mehr als 1000 Städte und Gemeinden im Rahmen der Initiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ u.a. genau das: Tempo 30 dort einrichten zu können, wo die Kommune es für sinnvoll hält. Doch wie beim Tempolimit auf Autobahnen weigern sich die FDP und das von ihr geführte Ministerium komplett, an der Vorrangstellung des Autos zu rütteln.

Wichtige Maßnahme für mehr Sicherheit: Tempo 30

Das Ziel „Vision Zero“ – also null Verkehrstote, hatte die Ampel gar nicht erst im Straßenverkehrsrecht verankert. Stattdessen hat sie im neuen Verkehrssicherheits-Programm lediglich das Ziel ausgegeben, bis 2030 die Zahl der Schwerverletzten und Verkehrstoten gegenüber 2020 um 40 Prozent zu verringern, von 2719 auf dann noch immer 1631 Getötete. Vision Zero sieht anders aus – um es bis 2030 zu erreichen, bräuchte es vor allem neue Höchstgeschwindigkeiten innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen.

Fazit



Die geplanten Änderungen im Straßenverkehrsrecht wären ein erster, wichtiger Schritt gewesen, da sie Kommunen künftig mehr Handlungsspielraum zugunsten der Verkehrssicherheit und der Verkehrswende gegeben hätten. Jetzt ist offen, wie es weitergeht. Viel mehr wäre allerdings nötig. Die Einführung von Tempolimits auf Autobahnen, Landstraßen sowie Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit scheitern nach wie vor am Widerstand der FDP.



Rad- und Fußverkehr ausbauen

Der Koalitionsvertrag bekennt sich zum Nationalen Radverkehrsplan und dem Ziel, Deutschland mit dichten, einladenden Radwegenetzen bis 2030 zum Fahrradland zu machen. Im Widerspruch dazu hat die Ampel die Mittel für den Radverkehr im Haus-



Foto: Christ Barbalis / unsplash

Tempo 30 für mehr Sicherheit

halt 2024 im Vergleich zu 2022 auf knapp 400 Mio. Euro nahezu halbiert. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder forderte einstimmig jährlich 1 Milliarde Euro vom Bund für die Radverkehrs-Förderprogramme. Nur so lassen sich die Ziele für den Radverkehr umsetzen.

Noch gar nicht veröffentlicht ist die ebenfalls im Koalitionsvertrag angekündigte Fußverkehrsstrategie, die sich auf eine sichere und attraktive Fuß-Infrastruktur für alle fokussiert. Zwar sind im Bundeshaushalt Mittel für sicheren Fußverkehr und Umgestaltungen vorgesehen (z.B. im Rahmen von Modellprojekten), und die StVO-Reform erleichtert die Einrichtung von Fußgänger-Überwegen. Dies ersetzt aber noch keine Strategie.

Fazit



Damit mehr Menschen auf das Rad umsteigen und sich zu Fuß sicher bewegen können, braucht es sichtbare Verbesserungen bei der Infrastruktur. Ein verlässlicher Finanzierungsrahmen ist dafür unabdingbar. Ein Kürzen der Mittel ist kontraproduktiv.

Infrastruktur und Bundesverkehrswegeplan

Kein anderes Thema hat so polarisiert, nichts hat die unterschiedlichen Positionen der Ampel deutlicher sichtbar gemacht als der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Die Koalition hatte eigentlich einen Infrastruktur-Konsens angekündigt, bei dem sie sich gemeinsam mit Verbänden über die Prioritäten laufender Vorhaben und über Kriterien für die Verkehrswegeplanung verständigen wollte. Der erfolgte Infrastrukturdiallog war jedoch enttäuschend: Er glich eher einem Monolog des Ministeriums, das zudem ausschließlich über die Zukunft sprechen wollte.

Gestritten wurde in der Regierung darüber, welche Infrastrukturprojekte vorrangig beschleunigt werden sollten. Verkehrsministerium und FDP setzen weiter auf den Ausbau von Autobahnen, was die Grünen nicht wollen und die Umweltverbände ablehnen. Verkehrsminister Wissing nutzte unter anderem die Ergebnisse einer fragwürdigen Verkehrsprognose als Argument und ignorierte dabei Klima- und Verlagerungsziele völlig.

Zwar hat sich die Koalition mit dem sogenannten Genehmigungs-Beschleunigungsgesetz darauf geeinigt, den Schienen-Ausbau künftig in den Status eines überragenden öffentlichen Interesses zu heben, um ihn so zu beschleunigen. Gleiches gilt aber auch für die Erweiterung einiger Autobahnabschnitte auf bis zu zehn Spuren – ohne den vom VCD und anderen geforderten Klimacheck.

Der Nachweis, dass allein gesetzliche Änderungen Planungen beschleunigen, steht allerdings aus. Vielmehr zeigen jahrelange Erfahrungen aus vielen Gesetzesänderungen zur Planungsbeschleunigung, dass es weniger bei den rechtlichen Vorgaben oder den Klagen und Einsprüchen von Umweltverbänden hakt, als bei Geld, Personal und Digitalisierung.

Deutlich mehr würde es bringen, Projekte so zu priorisieren, dass nachhaltige Mobilität für alle Vorrang erhält. Hier würde auch der Vorschlag des VCD für ein **Bundesmobilitätsgesetz** ansetzen, das Ziele für die Planung und Gestaltung von Verkehr und Mobilität setzen würde.



Fazit

Auch wenn sich die Prioritäten etwas Richtung Schiene verschoben haben, schafft die Ampel weiter Fakten zugunsten der Straße. Das ist nicht zukunftsfähig. Jetzt kommt es darauf an, die Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung am Ziel der Nachhaltigkeit auszurichten und sich von anachronistischen Straßenbauprojekten zu verabschieden.

Gesamtbilanz



Die verkehrspolitische Halbzeitbilanz weist Licht und Schatten auf – insgesamt ist sie aber mehr als durchwachsen. Von gemeinsamem Handeln kann nur selten die Rede sein. Auf der Habenseite stehen das Deutschlandticket, mehr Geld für die Schiene und eine ambitionierte Lkw-Maut; die Reform des Straßenverkehrsrechts ist noch ungewiss. Beim Klimaschutz, dem Abbau klimaschädlicher Subventionen, bei der Verkehrssicherheit sowie beim Rad- und Fußverkehr hingegen bleibt die Regierung effektive Maßnahmen schuldig. Zu wenig für eine nachhaltige Verkehrswende.

Länder und Kommunen gehen bei der Verkehrswende voran

Was die Bundesregierung verschläft oder gar verhindert, nehmen Länder und Kommunen zunehmend einfach selbst in die Hand: Nachdem Berlin als erstes Bundesland bereits 2018 ein Mobilitätsgesetz umgesetzt hat, haben inzwischen auch Brandenburg¹, Hessen² und Nordrhein-Westfalen³ solche Gesetze beschlossen. Baden-Württemberg erarbeitet aktuell ebenfalls ein Mobilitätsgesetz und setzt mit dem Landeskonzept Mobilität und Klima⁴ wichtige Schritte für die Verkehrswende vor Ort um. Rheinland-Pfalz wiederum hat in seinem Nahverkehrsgesetz den gesamten ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe erhoben. Auch auf kommunaler Ebene tut sich einiges zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Besonders ambitioniert ist die Stadt Hannover. Sie plant eine autofreie Innenstadt⁵. Aber auch Frankfurt und Hamburg setzen auf weniger Autos und fördern erfolgreich den Ausbau des ÖPNV und der Radwegeinfrastruktur.

Und siehe da, die Verkehrswende findet, trotz bundespolitisch gegensätzlicher Weichenstellung, bereits statt. In Hamburg zeigen aktuelle Zahlen, dass der Radverkehr allein von 2017 bis 2022 um 33 Prozent zugenommen hat, während der Autoverkehr um fast 30 Prozent zurückging. Warum? Weil im Rahmen des 2016 geschlossenen Bündnisses für Rad- und Fußverkehr in den vergangenen Jahren 316 Kilometer neue Radwege und über 4000 neue Radstellplätze gebaut wurden⁶. Mehr als zwei Drittel aller Wege werden inzwischen mit Bahn und Bus, zu Fuß oder auf dem Rad zurückgelegt. Das Beispiel zeigt, worauf es bei der Förderung nachhaltiger Mobilität vor allem ankommt: die richtige Infrastruktur. Wer Radwege baut, wird Radverkehr ernten.

Das gleiche gilt für Bus und Bahn. Ein gut ausgebautes Angebot führt in der Regel zu mehr Nutzer*innen⁷. Hier ist wenig überraschend die Stadt Berlin Spitzenreiterin, wo es das dichte Bahn- und Bus-Netz möglich macht, dass 42,5 Prozent aller Personenkilometer mit den Öffis zurückgelegt werden. Auch in Berlin ist dank des guten ÖPNV-Angebots ist die Zahl der Autofahrten innerhalb der Stadt seit Jahren rückläufig, nirgends in Deutschland ist die Pkw-Dichte so niedrig wie hier.

Das gestiegene Engagement von Kommunen für eine Verkehrswende zeigt sich auch in der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“⁸, die sich vor allem für mehr Entscheidungsfreiheit bei Tempo 30 einsetzt. Inzwischen unterstützen rund 1000 Kommunen die Initiative. Das Besondere daran: Sie ist parteiübergreifend – fast ein Drittel der beteiligten Städte und Gemeinden sind CDU-geführt, auch elf FDP-Kolleg*innen von Herrn Wissing machen mit.

Der Bund darf sich dieser Dynamik aus den Ländern und Kommunen nicht länger entziehen. Vielmehr sollte er endlich den nötigen rechtlichen Rahmen für die Verkehrswende schaffen. Die Zeit ist reif für ein Mobilitätsgesetz auf Bundesebene – ein Bundesmobilitätsgesetz. Doch solange der Bund, insbesondere das Verkehrsministerium, den Autoverkehr stärker fördert als Öffis, Rad- und Fußverkehr, werden die kleinen Verbesserungen und starken Bemühungen einzelner Kommunen nur ein Tropfen auf dem heißen Stein bleiben.



Foto: Sascha/stock.adobe.com

Gut ausgebaute Fahrradstraßen locken Radfahrende

Ausblick: Unsere Forderungen für die kommenden zwei Jahre Ampel-Regierung

Künftig muss die Ampel vor allem eins tun: geschlossen und mutig die Herausforderungen angehen. Denn diese werden nicht kleiner. Vor allem die FDP muss endlich ihre Oppositionsrolle in der Regierung aufgeben und darf bei wichtigen verkehrs- und klimapolitischen Maßnahmen nicht länger auf der Bremse stehen. Bisher blockiert sie fast alle sinnvollen Maßnahmen im Namen eines ideologisierten Freiheitsbegriffs – und riskiert damit, dass wir unsere Freiheit langfristig verlieren.

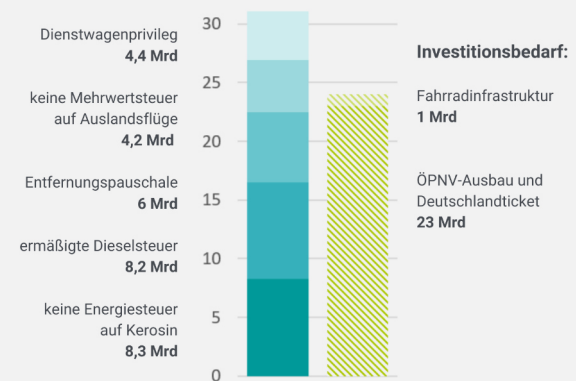
In den kommenden zwei Jahren muss die Ampel den Deutschlandtakt auf das richtige Gleis setzen, beschleunigen und vor allem jene kleineren Ausbaumaßnahmen rasch umsetzen, mit denen sich die Kapazität der Schiene erhöhen lassen, um die Verlagerungsziele zu erreichen.

Gleichzeitig muss ein Ausbau- und Modernisierungspakt die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs neu regeln, verbindliche Kriterien (Stichwort: Mobilitätsgarantie) für das Angebot müssen die ÖPNV-Versorgung auch auf dem Land deutlich verbessern. Der finanzielle Spielraum dafür ist durch den Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen zu schaffen, außerdem durch den Verzicht auf Autobahnaus- und -neubau.

Ersteres hatte sich die Ampel in ihrem Koalitionsvertrag vorgenommen. Das Dienstwagen- und Dieselprivileg dürfen nicht länger tabu sein. Zwei Jahre hat die Ampel jetzt noch Zeit, den richtigen Kurs einzuschlagen. Klimaschutz muss endlich Vorrang bekommen, ebenso wie bezahlbare Mobilität für alle und soziale Gerechtigkeit.

Falsche Prioritäten

Durch umweltschädliche Subventionen im Verkehrssektor entgehen dem Staat rund 30 Milliarden Euro im Jahr. Geld, das für die Verkehrswende fehlt.



Quelle: FOS 2020, UBA 2021. Layout: vcd.org

Unsere Forderungen im Einzelnen:

- Klimaschutz im Verkehr stärken und zur Chefsache machen: Sektorziele nicht abschaffen, im Klimaschutzprogramm verbindlich wirksame Maßnahmen verankern.
- Deutschlandticket dauerhaft sichern und als Jugend- und Sozialticket für maximal 29 Euro anbieten.
- Ausbau- und Modernisierungspakt abschließen und Mobilitätsgarantie mit verbindlichen Qualitäts- und Erreichbarkeitskriterien verankern.
- Klimaschädliche Subventionen und Steuerprivilegien im Verkehr abbauen und das freiwerdende Geld in nachhaltige Mobilität investieren.
- Kfz-Steuer reformieren und um CO₂-abhängige Bonus-Malus-Komponente ergänzen.
- Mittel für den Radverkehr wieder aufstocken, um das geforderte Niveau von 1 Milliarde Euro jährlich zu erreichen.
- Eine nationale Fußverkehrsstrategie auf- und umsetzen, die eine sichere und attraktive Fuß-Infrastruktur für alle anstrebt.
- Die neue Infrastruktursparte der Bahn, InfraGo, transparent aufstellen und an den Zielen des Deutschlandtakts ausrichten.
- Den Kommunen in der Straßenverkehrsordnung mehr Handlungsspielraum geben und Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit ermöglichen.
- Tempolimits von 120 auf Autobahnen und 80 auf Landstraßen einführen.
- Autobahn- und Bundesstraßenprojekte bei der Bedarfsplanüberprüfung einem Klimacheck unterziehen und priorisieren.
- Länder und Kommunen bei der Verkehrswende unterstützen durch einen passenden Rechtsrahmen – dem VCD-Vorschlag für ein Bundesmobilitätsgesetz

Quellenverzeichnis

Fußnoten:

1 Land Brandenburg: Mobilitätsgesetz und Landesnahverkehrsplan: <https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~05-09-2023-kabinett-beschliesst-lnvp-und-mobilitaetsgesetz>

2 Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen: Nahmobilitätsgesetz. <https://hessen.de/presse/land-erhaelt-erstes-nahmobilitaetsgesetz>

3 Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.: Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW. https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/nahmobil/nahmobil_19_RZ_Web.pdf

4 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Landeskonzept Klima und Mobilität. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/landeskonzept-mobilitaet-und-klima>

5 Stadt Hannover: Die zukunftsgerechte City. <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Politik/B%C3%BCrgerbeteiligung-Engagement/Innenstadtdialog-Hannover/Mobilit%C3%A4tskonzept-Innenstadt/Aktuelle-Meldungen/Stadt-Hannover-legt-Plan-f%C3%BCr-Mobilit%C3%A4tswende-in-der-Innenstadt-vor>

6 Stadt Hamburg, Bündnis für den Rad- und Fußverkehr: Kurzbericht 2022. <https://www.hamburg.de/contentblob/17001098/7b9f993360030bb44546d3b7561b931d/data/kurzbericht-2022.pdf>

7 Agora Verkehrswende: Starkes Angebot bringt hohe Nachfrage. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-deutschland/starkes-angebot-bringt-hohe-nachfrage/>

8 Initiative Lebenswerte Städte: <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/staedte-und-gemeinden-der-initiative.html>

Grafiken:

Verkehr verfehlt Klimaziele:

Projektionssbericht des Umweltbundesamtes: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/372/dokumente/projektionsbericht_2021_uba_website.pdf

Elektroautos nicht in Sicht:

Center for Automotive Mobility: <https://auto-institut.de/category/automotiveinnovations/emobility/>

Vision Zero nicht in Sicht:

Statistisches Bundesamt: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/185/umfrage/todesfaelle-im-strassenverkehr/>

Verkehrssicherheitsprogramm BMDV: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.html>

Falsche Prioritäten:

Umweltbundesamt 2021: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltschaedliche_subventionen.pdf

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft 2020: https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf

Impressum



Verkehrsclub Deutschland e.V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin
www.vcd.org

Bei Rückfragen:

Michael Müller-Görnert
030 / 280351-19
michael.mueller-goernert@vcd.org

Autor*innen: Michael Müller-Görnert, Alexander Kaas-Elias, Anika Meenken, Dominik Fette, Sofie Kreuzsch

Lektorat: Jan Langehein

Layout: Sofie Kreuzsch

Titelfoto: RettungsgasseJetzt.de / pixabay

© VCD e.V. | 11/2023

