



# Zehn Forderungen des VCD zur Bundestagswahl

Nachhaltig. Modern. Sicher. **Für alle!**

Positionen und Forderungen zur Bundestagswahl

[www.vcd.org](http://www.vcd.org)



# Deutschland fit machen – nachhaltige, moderne und sichere Mobilität für alle

**Wir stehen am Scheidepunkt:** Die Folgen des Klimawandels treten mit jedem Jahr offener zutage – aber eine nachhaltige, resiliente und sichere Infrastruktur für unsere Mobilität kommt nicht voran. Wer das ändern will, muss klug in die Zukunft investieren: Menschen wollen und müssen mobil sein, auch ohne Auto. Unternehmen brauchen Verlässlichkeit und Planungssicherheit statt endloser Debatten. Intakte Straßen, Brücken und Schienenwege sowie digitale Lösungen sind Voraussetzung für eine sichere und nachhaltige Mobilität und ermöglichen Teilhabe.

Die nächste Bundesregierung muss vor allem beim Klimaschutz im Verkehr nachlegen und die Verkehrswende beschleunigen. Voraussetzungen dafür sind eine langfristig gesicherte Finanzierung und gezielte Anreize für eine sozial gerechte Transformation. Damit künftig kein Mensch mehr im Straßenverkehr verunglückt, muss die Vision Zero ebenfalls Priorität erhalten.

## Kernforderungen

### **Klimaschutz voranbringen, die Transformation sozial gestalten**

Der Verkehr hinkt nach wie vor hinterher beim Klimaschutz. Drei Jahre in Folge hat der Sektor seine Vorgaben gerissen, bis 2030 droht eine Riesenlücke. Ohne eine klare Strategie mit entschiedenen und effektiven Maßnahmen wird die Umkehr nicht gelingen. Bürger\*innen und Unternehmen brauchen jetzt Verlässlichkeit und Planungssicherheit und müssen bei der Transformation unterstützt werden.

### **Finanzierung auf Dauer sichern**

Ob die Sanierung von Brücken, Straßen und Schienen oder der Ausbau von Bus und Bahn – unsere Infrastruktur braucht endlich eine langfristig gesicherte Finanzierung. Investitionsmittel müssen überjährig bereitstehen, ohne als Verhandlungsmasse im jährlichen Haushalts-Geschacher zur Disposition zu stehen.

### **Der Vision Zero Vorrang geben**

Noch immer sterben fast 3.000 Menschen jährlich im Straßenverkehr, nahezu 1.000 werden täglich verletzt. Jeder Tote und jeder Schwerverletzte ist einer zu viel. Darum muss die Vision Zero als Richtschnur im Straßenverkehrsrecht verankert werden und das Vorsorgeprinzip gelten.

# Nachhaltig, modern, sicher – zehn Forderungen zur Verkehrspolitik

## 1. Bus und Bahn stärken – Mobilität für alle ermöglichen

Ein starker öffentlicher Nah- und Regionalverkehr ist von zentraler Bedeutung für die Verkehrswende. Nur mit einem guten Bus- und Bahnangebot sowie einfachen und attraktiven Tarifen werden Menschen vom Auto umsteigen und unsere Städte von Abgasen und Lärm entlastet.

- ▶ Das **Deutschlandticket** muss langfristig gesichert werden – über das Jahr 2025 hinaus. Dafür braucht es eine stabile finanzielle Grundlage. Nur dann lassen sich mehr Abonnent\*innen gewinnen. Für Jugendliche und Menschen mit wenig Geld braucht es ein **vergünstigtes Ticket für maximal 29 Euro**. Kinder bis 14 Jahre sollen kostenlos im Nah- und Regionalverkehr fahren. An der Finanzierung muss sich der Bund beteiligen.
- ▶ Um allen Menschen in der Stadt und auf dem Land eine gute Anbindung im Sinne einer echten Mobilitätsgarantie zu bieten, braucht es verbindliche Mindestbedienstandards. Hierfür muss der **„Ausbau- und Modernisierungspakt“** (AMP) für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ergebnisorientiert abgeschlossen werden. Flexible Bedienformen sowie der **barrierefreie Zugang** zu Bus und Bahn sollten ebenfalls einbezogen werden.
- ▶ Um das ÖPNV-Angebot auszubauen und langfristig zu sichern, braucht es eine solide Finanzierung. Dazu müssen **die Regionalisierungsmittel** erhöht und die Mittel nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im künftigen Bundeshaus-

halt wie geplant verdoppelt werden. Außerdem sollen Kommunen die Möglichkeit erhalten, eine **umlagefinanzierte ÖPNV-Abgabe** einzuführen.

## 2. Investitionen in die Schiene – Ausbau und Deutschlandtakt fördern

Eine pünktliche, komfortable und sichere Bahn sowie eine gut ausgebaute Infrastruktur sind grundlegend, damit Menschen vom Auto oder dem Flugzeug umsteigen und mehr Güter auf die Schiene verlagert werden. Das Ziel, die Zahl der Fahrgäste bis 2030 zu verdoppeln und den Anteil des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent zu steigern, muss weiter gelten. Um es zu erreichen, müssen verbindliche Meilensteine definiert werden.

- ▶ Die neue Bundesregierung muss die **Umsetzung des Deutschlandtakts** im Nah- und Fernverkehr beschleunigen und erste Etappen bis 2030 umsetzen. Dabei ist auch der Schienengüterverkehr zu berücksichtigen.
- ▶ **Mindestens 19 Milliarden Euro jährlich** müssen in die **Zukunft der Schiene** fließen: 12 Mrd. in die Sanierung und Instandhaltung des Netzes, vier Mrd. in den Aus- und Neubau des Netzes sowie jeweils mindestens eine Mrd. in die Bahnhofsanierung, die Elektrifizierung der Strecken und die Digitalisierung.
- ▶ Das **Trassenpreissystem muss reformiert werden**. Die Trassenpreise sollten sich künftig am Grenzkosten- statt am Vollkostenprinzip orientieren und gemeinwohlorientiert ausgestaltet werden.

- ▶ Die **Elektrifizierung des Schienennetzes** muss stärker vorangetrieben werden. Bis zum Ende des Jahrzehnts sind mindestens 75 Prozent des Schienennetzes mit elektrischen Oberleitungen auszustatten. Zudem müssen alle grenzüberschreitenden Hauptstrecken elektrifiziert werden. Das gesamte Netz muss bis zum Jahr 2035 digitalisiert sein.
- ▶ Eine **Reaktivierungsoffensive** ist notwendig, um Lücken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Schienennetz zu schließen.
- ▶ Die Bundesregierung soll sich für den **Ausbau grenzüberschreitender Zugverbindungen** in Europa (Tages- und Nachtzüge) und die Schaffung eines einheitlichen Buchungs- und Ticketing-Systems einsetzen.

**Güter auf die Bahn:** Das Lippenbekenntnis muss Wirklichkeit werden! Dafür muss die Infrastruktur für den kombinierten Verkehr ausgebaut werden. Lkw-Transportmöglichkeiten auf der Bahn müssen bestehen bleiben, Gleisanschlüsse zu Firmen und Fabriken müssen neu entstehen und durch bürokratiearme Förderprogramme unterstützt werden.

### 3. Antriebswende beschleunigen – Anzahl der Autos verringern

Ein zentraler Hebel für mehr Klimaschutz im Verkehr ist der Umstieg vom Verbrenner auf emissionsfreie Fahrzeuge. Um diesen zu beschleunigen, helfen kluge Anreize. Es braucht aber auch Lösungen, um die Gesamtzahl der Autos in unseren Städten zu verringern.

- ▶ Die **Kfz-Steuer** muss um eine **CO<sub>2</sub>-Komponente** im Jahr der Erstzulassung ergänzt werden, die – aufkommensneutral – emissionsarme und -freie Pkw begünstigt und Fahrzeuge mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß stärker belastet. In einigen EU-Ländern ist dies bereits erfolgreiche Praxis.
- ▶ Im Straßenverkehr sollte die neue Bundesregierung **E-Mobilität priorisieren**. Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) haben einen sehr viel niedrigeren Wirkungsgrad und hohe Gestehungskosten. Sie stehen nur begrenzt zur Verfügung und werden vorrangig im Flugverkehr und ggf. auch in der Schifffahrt benötigt. Der Einsatz von Biokraftstoffen wie HVO100 ist ebenfalls keine nachhaltige Alternative und sollte beendet werden.
- ▶ Für einkommensschwächere Haushalte sollte ähnlich wie in Frankreich der Kauf oder das Leasing von **günstigen und sparsamen Elektroautos** vom Staat unterstützt werden.
- ▶ Bei der anstehenden **Überprüfung der Europäischen CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung** für Pkw und Nutzfahrzeuge soll sich die nächste Bundesregierung dafür einsetzen, die Vorgaben mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050 in Einklang zu bringen. Zusätzlich sollte die Regulierung um Effizienzvorgaben für E-Autos erweitert werden. Die Bundesregierung soll sich auf EU-Ebene außerdem für eine E-Auto-Quote bei Leasing- und Flottenanbietern einsetzen.
- ▶ Der bedarfsgerechte **Ausbau von Ladeinfrastruktur und -netzen** für Pkw und Lkw muss beschleunigt, sowie Genehmigungsprozesse vereinfacht werden. Ladesäulen müssen zudem barrierefrei zugänglich sein.
- ▶ **Carsharing** kann vor allem in Städten einen wichtigen Beitrag leisten, die Zahl der Autos zu verringern. Die Bundesregierung sollte den **flächendeckenden Ausbau des Angebots** beschleunigen. Die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen

auf öffentlichen Straßen und in Neubauten sollte gefördert, Ladeinfrastruktur für Sharing-Pkw in den Förderprogrammen des Bundes berücksichtigt werden.

#### 4. Moderne Infrastruktur – Sanierung und Erhalt haben Priorität

Pünktliche Züge, mehr Kapazität auf der Schiene, intakte Straßen und Brücken – das sichert die Mobilität für alle. Die künftige Bundesverkehrswegeplanung muss sich an Nachhaltigkeitszielen orientieren und die notwendige Infrastruktur für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität finanzieren.

- ▶ Der **Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040** muss nachhaltige Mobilität fördern. Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie die „Vision Zero“ (null Verkehrstote) müssen künftig maßgeblich sein, um den Verkehr strategisch und integriert zu planen, zu finanzieren und zu organisieren. Das Bundesmobilitätsgesetz des VCD liefert dafür die Blaupause.
- ▶ Ein **Infrastrukturfonds** muss Investitionen in die Infrastruktur langfristig und überjährig absichern. Neben Haushaltsmitteln soll sich der Fonds aus den Mautentnahmen speisen. Vorbild für solch einen Fonds ist die Schweiz.
- ▶ **Ausbau und Sanierung der Schiene sowie Erhalt von Straßen und Brücken** müssen Vorrang haben. Dafür muss der Bund ausreichende personelle Kapazitäten schaffen und die Ausbildung von Fachkräften fördern. Im Gegenzug müssen alle aktuellen Planungen für den Aus- und Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen ausgesetzt und überprüft werden. Mehr Kapazitäten auf Autobahnen würde ein Tempolimit von 120 km/h schaffen, da es den Verkehr flüssiger

macht, Engpässe verringert und weniger Staus entstehen lässt.

- ▶ Die schrittweise Einführung der **kaufmännischen Buchhaltung** (Doppik) in Bundes- und Landeshaushalte ist erforderlich. Sie würde u.a. den jährlichen Wertverlust unserer Verkehrswege transparent machen.

#### 5. Klimaschädliche Subventionen abschaffen – Verkehrswende sozial gerecht gestalten

Klimaschädliche Subventionen und Steuerprivilegien bremsen die Verkehrswende, konterkarieren den Klimaschutz und sind sozial ungerecht. Ein kluger Umbau von Abgaben und Steuern würde nachhaltige Mobilität fördern und Haushalte mit geringem Einkommen entlasten.

- ▶ Mit der **Ausweitung des Europäischen Emissionshandels** auf Gebäude und Verkehr (ETS 2) ab 2027 muss sichergestellt sein, dass Haushalte mit geringem Einkommen bei den zusätzlichen Ausgaben für Energie und Kraftstoffe zielgerichtet entlastet werden. Hierfür braucht es effektive Instrumente, die für soziale Gerechtigkeit und Klimaschutz sorgen.
- ▶ Das **Dieselprivileg**, die **Entfernungspauschale** und der geldwerte Vorteil bei der **Dienstwagennutzung** gehören schrittweise ab- und umgebaut. Dadurch freiwerdende Mittel sollen in nachhaltige Mobilität investiert werden.
- ▶ Die **Luftverkehrssteuer muss weiterentwickelt werden**: Die Sätze sind im Jahresrhythmus zu erhöhen, außerdem ist eine zusätzliche Distanzklasse für Flüge über 13.000 Kilometer einzuführen. Solange die EU keine Kerosinsteuer erhebt, muss sich die neue Bundesregierung für eine

europaweite Luftverkehrsabgabe einsetzen. Zusätzlich müssen auf EU-Ebene künftig auch die Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen erfasst und bepreist werden.

- ▶ Die neue Bundesregierung muss ein Konzept für eine intelligente und sozial gerechte **fahrleistungsabhängige Straßenbenutzungsgebühr für Pkw** vorlegen, die spätestens bis 2028 eingeführt werden soll. Dies sichert Investitionen in Erhalt und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur angesichts sinkender Einnahmen aus der Energiesteuer auf Benzin und Diesel.

## 6. Sichere Mobilität gewährleisten – Straßenverkehrsrecht reformieren

Kein Mensch soll mehr im Straßenverkehr sein Leben verlieren oder schwer verletzt werden. Die „Vision Zero“ muss endlich Realität werden und das Vorsorgeprinzip gelten. Dazu braucht es eine weitere Reform der Straßenverkehrsordnung (StVO).

- ▶ **Geringere Geschwindigkeiten** sind die effektivste Maßnahme zum Schutz von Menschenleben. Der VCD fordert Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften (mit Ausnahmen für 50 km/h), Tempo 80 auf Landstraßen und ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen.
- ▶ **Bußgelder und Strafen** für verkehrgefährdendes Verhalten und Falschparken müssen auf europäisches Niveau angehoben werden.
- ▶ Die in der StVO festgelegte allgemeine Parkerlaubnis muss in ein **allgemeines Parkverbot** umgeändert werden, mit der Möglichkeit, lokal Parkzonen auszuweisen. Die digitale Parkraum- und Verkehrsüberwachung (z.B. Einsatz von Scanfahrzeugen) muss ermöglicht werden.
- ▶ Eine **kindgerechte Infrastruktur** im Schul- und Wohnumfeld umzusetzen, muss in der StVO vereinfacht werden. Dazu zählen Regelungen für zeitgemäße Formen der Verkehrsberuhigung wie Shared Spaces, Begegnungszonen oder Schulstraßen.

## 7. Fahrradfahren attraktiv machen – mehr Geld und Platz für Radverkehr

Damit Menschen jeden Alters auf das Fahrrad steigen, braucht es eine gute Infrastruktur. Nur so lässt sich der Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis 2030 auf 25 Prozent erhöhen.

- ▶ Der VCD fordert mehr Bundesmittel („Fahrradmilliarde“) für den Bau eines **lückenlosen Radverkehrsnetzes** inner- und außerorts und für diebstahlsichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und zentralen ÖPNV-Haltestellen.
- ▶ Die **Förderung von (E-)Lastenrädern** und Radanhängern muss fortgesetzt und auf das Leasing ausgeweitet werden. Städtische Umschlageneinrichtungen sind zu fördern. Die Radlogistik besitzt enormes Potenzial, Transporte auf das (E-)Lastenrad zu verlagern – insbesondere auf der letzten Meile.
- ▶ Eine Pflicht zum **Einbau von Abbiegeassistenten** muss auch bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gelten. Dafür soll sich der Bund auf EU-Ebene einsetzen.
- ▶ In der StVO muss die Möglichkeit geschaffen werden, **Schutzstreifen auf Landstraßen** mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h einzurichten.

- ▶ **S-Pedelecs** bieten ein großes Potenzial, auch auf längeren Strecken als Alternative zum Auto zu fungieren. Daher brauchen Kommunen mehr Entscheidungsspielraum, um inner- wie außerorts geeignete Radwege für sie auszuweisen.

## 8. Fußverkehr zuerst denken – Strategie entwickeln, Infrastruktur neu planen

Wir alle sind täglich zu Fuß unterwegs. Als Basismobilität muss zu Fuß gehen sicher, komfortabel und barrierefrei möglich sein.

- ▶ Der VCD fordert die Vorlage und Umsetzung einer ambitionierten, **nationalen Fußverkehrsstrategie**, die sich auf eine sichere und attraktive Infrastruktur für Zufußgehende fokussiert.
- ▶ Der Bund muss **Fort- und Weiterbildungsprogramme** mit dem Ziel initiieren, den Straßenraum "von außen nach innen" zu planen.
- ▶ Er muss **Stiftungsprofessuren** finanzieren, um die interdisziplinäre Forschung und Lehre im Bereich Fußverkehr zu stärken.
- ▶ Wir benötigen **fußverkehrsfreundliche Bestimmungen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen**, damit eine gute Sicht auf Zufußgehende, besonders auf Kinder, stets gewährleistet ist. Fahrzeuge müssen so gestaltet sein, dass es bei Unfällen zu den geringstmöglichen Verletzungen kommt.

## 9. Chancen der Digitalisierung nutzen – und Verkehr vermeiden

Bus und Bahn, Leihrad, E-Scooter, Ridepooling und Carsharing ganz nach Bedarf nutzen, kombinieren und mithilfe einer App unkompliziert buchen und abrechnen – so sieht moderne Mobilität für alle aus.

- ▶ Die nächste Bundesregierung sollte sich dafür einsetzen, eine "**digitale Mobilitätsdatenplattform**" einzurichten, die alte und neue Mobilitätsarten bündelt. Einheitliche Schnittstellen für Mobilitäts-Apps würden die Buchung und Bezahlung aller öffentlicher Mobilitätsangebote vereinfachen.

- ▶ Eine weitere **Reform des Personenbeförderungsgesetzes** ist notwendig, um Ride-Pooling- und Sharing-Angebote sowie den Mietwagenverkehr effektiv, klimawirksam und barrierefrei einzusetzen. Kommunen müssen daher auch die Möglichkeit erhalten, neue Mobilitätsangebote zu regulieren.

- ▶ Zu fördern sind sichere und attraktive **Mobilitätsstationen** an Bahnhöfen und zentralen Haltestellen, um ausreichend Ausleih- und Abstellmöglichkeiten für Sharingfahrzeuge (E-Scooter-, Bike-, E-Roller-, Carsharing usw.) zu schaffen.

- ▶ Um die sichere **Mitnahme von E-Scootern in Bus und Bahn** zu ermöglichen, sollten deren Akkus künftig ebenfalls der Sicherheitsnorm DIN EN50604-1 unterliegen, die bereits für Pedelecs und Elektrokleinfahrzeuge gilt.

- ▶ Der Bund muss die **digitale Transformation beschleunigen**. Dies gilt auch für Prozesse, die helfen, Verkehr zu vermeiden. Entsprechend sollten die rechtlichen Rahmenbedingungen für Homeoffice, mobiles Arbeiten und Videokonferenzen verbessert werden.

## 10. Nachhaltige, lebenslange Mobilitätsbildung fördern

Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene brauchen die Möglichkeit, sich mit dem Thema Mobilität vom Kindergarten bis hin zur Berufs-, Hochschul- und Fahrausbildung wiederholt auseinanderzusetzen.



- ▶ **Leuchtturmprojekte** für nachhaltige Mobilitätsbildung müssen verbreitet werden (z.B. im Rahmen des UNESCO-Programms "ESD 2030"). Grundsätzlich müssen Projekte zur Mobilitätsbildung über einen NRVP-Sondertopf gefördert werden.
- ▶ Die **Fahrschul Ausbildung** ist zu überarbeiten, damit sie Belange des Fuß- und

Radverkehrs und des Umweltschutzes stärker berücksichtigt.

- ▶ Das **schulische und betriebliche Mobilitätsmanagement** sollte gefördert werden, um die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf Schul- und Arbeitswegen zu erhöhen.



## Impressum

**Verkehrsclub Deutschland e.V.**  
Wallstraße 58 | 10179 Berlin  
[www.vcd.org](http://www.vcd.org)

**Bei Rückfragen:**  
Michael Müller-Görnert  
030 / 280351-19  
[michael.mueller-goernert@vcd.org](mailto:michael.mueller-goernert@vcd.org)

**Autor\*innen:** Michael Müller-Görnert,  
Alexander Kaas-Elias, Anika Meenken

**Lektorat:** Jan Langehein

**Layout:** Jan Langehein

**Fotos:** Pixabay

© VCD e.V. | 01/2025

