

# VCD-Vorschläge für das Klimaschutzprogramm im Bereich Verkehr

## Ausgangslage

Der Verkehrssektor ist nach wie vor das Sorgenkind beim Klimaschutz. Neben dem Gebäudesektor ist er der einzige Bereich, in dem die Treibhausgasemissionen seit Jahren nicht auf Zielpfad sind. Für das Jahr 2025 zeigt eine aktuelle Auswertung von Agora Energiewende, dass die Emissionen erneut gestiegen sind, trotz eines Anstiegs der Neuzulassungen bei E-Autos.

Der aktuelle Projektionsbericht der Bundesregierung geht von einer Klimalücke im Verkehr von knapp 170 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> bis 2030 aus. Damit gefährdet der Verkehrssektor das Erreichen des Zwischenziels für 2030 – ganz zu schweigen der Ziele für 2040 und 2045. Der Verkehrssektor ist auch maßgeblich dafür verantwortlich, dass Deutschland seine europäischen Vorgaben bei der Klimaschutzverordnung (EU-Lastenteilung) verfehlt. Hier drohen durch notwendige Zertifikatskäufe Zahlungen in Milliardenhöhe.

Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung hat die Aufgabe, das Einhalten der nationalen und europäischen Klimaschutzvorgaben mit effektiven Maßnahmen sicherzustellen. Bisher beschlossene Klimaschutzprogramme haben jedoch nicht für eine Trendwende im Verkehr gesorgt.

### **Verschobene Prioritäten: Klimaschutz gerät unter die Räder**

Statt beim Klimaschutz einen Gang hochzuschalten, erleben wir derzeit eher ein Rollback – national wie international. Auch die schwarz-rote Bundesregierung hat in ihrem ersten Regierungsjahr die Prioritäten deutlich verschoben – zulasten von Klima, Umwelt und künftigen Generationen. So hat die Koalition maßgeblich dazu beigetragen, dass die europäischen Klimavorgaben für Neuwagen abgeschwächt werden, eines der effektivsten Instrumente zur CO<sub>2</sub>-Minderung im Verkehr. Sollte die EU-Regelung so geändert werden, wie es der Entwurf der EU-Kommission vom 16.12.25 vorsieht, fallen wichtige Impulse aus. Dann wären zusätzliche nationale Maßnahmen notwendig, um die erforderliche CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrsbereich zu erzielen.

Aber auch national gerät der Klimaschutz unter die Räder. So soll mehr Geld in den Neu- und Ausbau von Autobahnen fließen, während das bestehende Straßen- und Schienennetz zunehmend verfällt und wichtige Bahnausbauprojekte auf der Strecke bleiben. Um Infrastrukturprojekte zu beschleunigen, will der Bund mit dem geplanten „Infrastruktur-Zukunftsgesetz“ sogar Umwelt- und Beteiligungsrechte beschneiden. Gleichzeitig weitet er klimaschädliche Subventionen und Steuerergünstigungen aus, statt sie abzubauen. So hat Schwarz-Rot die Entfernungspauschale erhöht und will die Luftverkehrsteuer wieder absenken. Zudem plant die Koalition, weitere Gebühren in der Luftfahrt zu senken – zulasten aller Steuerzahlenden. Damit wird ausgerechnet das klimaschädlichste Verkehrsmittel noch stärker gefördert.

### **Sondervermögen ohne klare Lenkungswirkung**

Mit dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz stellt die Bundesregierung bis 2032 zwar 500 Milliarden Euro für Investitionen in Infrastruktur und Transformation bereit, aber die

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

zielgerichtete Verwendung der Gelder bleibt fraglich. Teilweise wurden einige Posten aus dem Verkehrshaushalt einfach in das Sondervermögen verschoben und stehen damit nicht zusätzlich zur Verfügung, bei manchen vorgesehenen Ausgaben ist der Klimanutzen zweifelhaft.

## Was es braucht, um den Verkehr wieder auf Klimakurs zu bringen

Um den Verkehr wieder auf Klimakurs zu bringen, müssen wir grundlegend umsteuern, weg von klimaschädlichen Subventionen hin zu schnellen, wirksamen und sozial ausgewogenen Maßnahmen für einen effektiven Schutz des Klimas.

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

1. Ein **Tempolimit** von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen einführen und Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in den Kommunen ermöglichen. Damit wird nicht nur der CO<sub>2</sub>-Ausstoß gesenkt, sondern auch die Verkehrssicherheit gesteigert. Keine andere Einzelmaßnahme im Verkehrsbereich hat ein so hohes Reduktionspotenzial, noch dazu ist sie nahezu kostenlos.
2. Die **Antriebswende bei Pkw und Lkw beschleunigen**, mit klaren Vorgaben und klugen Maßnahmen wie einer Bonus-Malus-Komponente bei der Kfz-Steuer und neuen Abschreibungsregeln für gewerbliche Fahrzeuge. das Niveau der geltenden CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw und Lkw nicht abschwächen, Ladeinfrastruktur schneller ausbauen.
3. Mit dem künftigen **Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040** die Verkehrsinfrastrukturplanung von Bund und Ländern für alle Verkehrsträger **am Klimaschutz und an weiteren Nachhaltigkeitszielen ausrichten**; Mittel für den Infrastruktur-Ausbau von der Straße auf die Schiene umschichten. Das [Bundesmobilitätsgesetz](#) des VCD kann hier als Blaupause dienen.
4. **Klimaschädliche Subventionen und Investitionen zugunsten der Förderung einer nachhaltigen Mobilität umbauen**: Steuern und Abgaben im Verkehr konsequent am Klimaschutz ausrichten: Dieselsteuerprivileg beenden, Dienstwagenregelung und Entfernungspauschale klima- und sozialgerecht umbauen, Luftverkehrsteuer erhöhen und freierwerdende Mittel für nachhaltige Mobilität einsetzen.
5. **Ausbau- und Investitionsoffensive für den Umweltverbund**: Regionalisierungsmittel erhöhen und Kommunen die Erhebung eines Nahverkehrsbeitrags ermöglichen: Mehr Geld für Bus und Bahn sowie für sichere Rad- und Fußverkehrsnetze in Stadt und Land; Straßenverkehrsrecht zugunsten nachhaltiger Mobilität nachjustieren. Günstiges Deutschlandticket langfristig erhalten und absichern.

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

## Antriebswende beschleunigen – Fordern und Fördern mit Augenmaß

Mehr als 95 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr 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. Im letzten Jahr haben die elektrischen Neuzulassungen zwar stark zugelegt, dennoch liegt der Anteil von Stromern in vielen anderen EU-Ländern z.T. deutlich höher als in Deutschland. Zur mangelnden Dynamik bei der Elektrifizierung hierzulande trägt zweierlei bei: Zum einen gibt es bislang kaum günstige E-Autos auf dem Markt, zum anderen stellt die Politik fortwährend die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte in Frage. Letzteres verunsichert die Verbraucher\*innen und verhindert Planungssicherheit für die Automobilindustrie.

Es gefährdet die Klimaziele deutlich, wenn auch nach 2035 noch Autos mit Verbrennungsmotor zugelassen werden – als Plug-In-Hybride oder mit E-Fuels betrieben. E-Fuels sind teuer, ineffizient und knapp. Daher müssen sie dort zum Einsatz kommen, wo eine Elektrifizierung nicht möglich ist. Werden sie im Straßenverkehr eingesetzt, fehlen sie im Flug- und Schiffsverkehr. Bei diesen Verkehrsträgern ist der Einsatz von E-Fuels zu forcieren und die Forschung zu fördern. Auch Plug-In-Hybride sind eine Mogelpackung: In der Realität fahren sie kaum elektrisch und verursachen im Schnitt fast fünfmal mehr CO<sub>2</sub> als auf dem Papier.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Kein Abschwächen der **CO<sub>2</sub>-Vorgaben für Neuwagen** auf EU-Ebene – keine Schlupflöcher für E-Fuels und Plug-In-Hybride, sondern den Wechsel auf emissionsfreie Pkw und Lkw wie geplant fortführen.
- **Kfz-Steuer um Bonus-Malus-Komponente** bei der Erstzulassung ergänzen, um den Kauf CO<sub>2</sub>-armer Fahrzeuge anzureizen. CO<sub>2</sub>-intensive Fahrzeuge sollen die Prämie für die Anschaffung von Elektroautos finanzieren – und nicht die Allgemeinheit.
- Geplante **Kaufprämie** für Elektroautos nur für batterieelektrische Fahrzeuge einsetzen und auf **gebrauchte E-Autos** ausweiten.
- **Abschreibungsregeln für gewerbliche Pkw und Nutzfahrzeuge** nach dem Vorbild Belgiens schrittweise zugunsten von batterieelektrischen Fahrzeugen ändern.
- Bedarfsgerechten **Ausbau der Ladeinfrastruktur** beschleunigen, für bessere Zugänglichkeit sorgen und Transparenz bei den Lade-Kosten schaffen.

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

## Mobilität zukunftsfähig machen: Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040 am Klimaschutz ausrichten

Der Weg zur Klimaneutralität bedarf einer umfassenden Verkehrswende, die nicht nur den Antrieb austauscht, sondern die Alternativen zum Auto stärkt. Es braucht attraktive Angebote in der Stadt und auf dem Land, die eine nachhaltige Mobilität für alle sicherstellen: Sichere Fuß- und Radwegenetze, zuverlässige Busse und Bahnen, flexible und geteilte Mobilitätsangebote.

Machbar ist das nur mit klaren Prioritäten, ausreichend Geld und Ressourcen sowie einer abgestimmten Planung mit messbaren Zielen. Mit seinem Entwurf für ein [Bundesmobilitätsgesetz](#) hat der VCD eine Lösung für eine moderne und zukunftsfähige Verkehrspolitik vorgelegt, die diesen Herausforderungen gerecht wird. Kernelement ist ein Bundesmobilitätsplan. Dieser soll die Strategien von Bund, Ländern und Kommunen für eine integrierte Infrastruktur-Planung bündeln, sie an gesellschaftlichen Zielen ausrichten, die Verkehrsträger besser miteinander verknüpfen und die Finanzierung sicherstellen.

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit einen neuen **Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040** (BVMP 2040). Der Infrastrukturdialog der vorherigen Bundesregierung hat dafür einige gute und wichtige Ansätze geliefert. Dazu gehören eine stärkere Ausrichtung am Klimaschutz, eine Beschränkung auf notwendige Projekte durch Priorisierung sowie der Aufbau eines **Schieneinfrastrukturfonds** für eine langfristige, verlässliche Finanzierung der Schiene. Punkte, die auch das Bundesmobilitätsgesetz vorsieht. Die Einrichtung eines Schieneinfrastrukturfonds ist Bestandteil des Koalitionsvertrags, lässt aber nach wie vor auf sich warten.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Den **Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040** integriert angehen und ihn an Leitzielen und Kriterien für die nachhaltige Entwicklung von Mobilität und Verkehr ausrichten.
- Alle aktuellen **Straßenbauprojekte** – auch diejenigen, die für die beschleunigte Planung vorgesehen sind – einem **Klimacheck** unterziehen und besonders unverträgliche Projekte stoppen. Umwelt- und Beteiligungsrechte dürfen nicht eingeschränkt werden.
- **Konsequenter Vorrang von Erhalt vor Neubau** bei Investitionen in die Straße.
- Umgehend einen **Schieneinfrastrukturfonds** einrichten, mit ausreichender Mittelausstattung für Sanierung, Aus- und Neubau wichtiger Schienenprojekte sowie Digitalisierung.

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

## **Klimaschädliche Subventionen und Investitionen zugunsten der Förderung einer nachhaltigen Mobilität umbauen**

Jedes Jahr entgehen dem Staat Milliarden durch klima- und umweltschädliche Subventionen und Steuerprivilegien. Die größten Summen entfallen auf den Verkehrsbereich. Nach Berechnungen des Umweltbundesamts sowie des Öko-Instituts und Fraunhofer ISI sind es zwischen 25 und 30 Milliarden Euro, die vor allem den motorisierten Individualverkehr fördern. Größte Treiber sind das Dieselsteuerprivileg, die Dienstwagenregelung, die Entfernungspauschale und die Steuerbegünstigungen für den Flugverkehr (keine Energiesteuer auf Kerosin, keine Mehrwertsteuer auf Auslandsflugtickets).

Mit diesen Subventionen verteilt der Staat mehr Geld als er durch den CO<sub>2</sub>-Preis an der Tankstelle einnimmt, und konterkariert damit finanzielle Anreize zugunsten nachhaltiger Mobilität. Hinzu kommt: oftmals profitieren von den Vergünstigungen überwiegend Haushalte mit höherem Einkommen, Geringverdiener kaum. Die Subventionen sind daher nicht nur klimaschädlich, sondern auch sozial ungerecht. Was fehlt, ist eine gezielte Förderung bei der Anschaffung von kleinen und gebrauchten E-Autos, Fahrrädern, Pedelecs und Lastenrädern, die nicht nur einen Beitrag fürs Klima leistet, sondern vor allem Haushalte mit geringem oder keinem eigenen Einkommen bei den Mobilitätskosten entlastet.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- **Energiesteuer auf Diesel** schrittweise an die Sätze von Benzin angleichen.
- Bei der **Dienstwagenregelung** die pauschale Besteuerung für Benziner, Diesel und Plug-In-Hybride etappenweise auf 2 Prozent, den Steuersatz auf Elektrofahrzeuge mittelfristig auf ein Prozent erhöhen.
- Die **Entfernungspauschale** in ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld umwandeln und die Nutzung klimaschonender Verkehrsmittel begünstigen.
- Eine **Luftverkehrsteuer auf europäischer Ebene** einführen. Bis dahin: Steuersätze der nationalen Regelung wieder anheben und eine zusätzliche Distanzklasse für besonders klimaschädliche Langstreckenflüge über 13.000 km einführen.
- **Freigewordene Mittel vollständig für den Ausbau des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs** einsetzen und gezielt Haushalte mit wenig Einkommen komplementär zum Klimasozialfonds unterstützen – zum Beispiel bei Kauf oder Leasing von Fahrrädern, Pedelecs, S-Pedelecs und (E-)Lastenrädern oder für Sharing-Angebote.

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

## Die Schiene als Rückgrat der Mobilität stärken

Die Schiene ist im Vergleich zum Straßen- und Luftverkehr der mit Abstand klimaschonendste Verkehrsträger. Daher soll das Schienennetz im Personen- wie im Güterverkehr das Rückgrat der Verkehrswende darstellen. Dazu müssen die Verkehrsströme konsequent von der Straße und der Luft auf die Schiene verlagert werden. Neben der Sanierung des bisherigen Schienennetzes sind dafür auch Kapazitätserweiterungen durch Aus- und Neubau sowie eine konsequente Digitalisierung unabdingbar.

Basis dafür ist der Deutschlandtakt. Er ordnet notwendige Aus- und Neubauplanungen in einen sinnvollen Zielfahrplan ein. Ohne eine auskömmliche Finanzierung der notwendigen Infrastrukturprojekte hätte ein solcher Plan allerdings keine Substanz. Leider hat der Bundeshaushalt 2026 die Weichen zugunsten eines weiteren Ausbaus der Straße gestellt: Alle baureifen Bundesfernstraßenprojekte sollen umgesetzt werden, während der Aus- und Neubau der Schiene nach wie vor unterfinanziert bleibt.

Wichtige Schienenprojekte für den Deutschlandtakt, die auch integraler Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) sind, werden also weiter verzögert – trotz eines 500-Milliarden-Sondervermögens für die Infrastruktur. Dieses Sondervermögen muss zielgerichtet für den notwendigen Ausbau der Schiene eingesetzt werden, statt es durch Kürzungen im regulären Haushalt zu unterlaufen.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Den **Finanzierungshochlauf für die Schiene fortsetzen**, neben der Sanierung auch für den Aus- und Neubau und die Digitalisierung (u.a. die digitale automatische Kupplung DAK, die digitale Stellwerkstechnik DSTW und das europäische Zugsleitsystem ETCS). Ziel muss sein, dass die Schieneninfrastruktur über genug Kapazitäten für den Deutschlandtakt verfügt und Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Schienennetz reaktiviert werden können.
- **Deutschlandtakt vorantreiben**: Notwendige Änderungen im Eisenbahnrecht vornehmen (entsprechende Vorschläge sind im Bundesmobilitätsgesetz des VCD enthalten) und die von der Beschleunigungskommission Schiene vorgelegten Kapazitätserweiterungen rasch umsetzen.
- Das **Trassenpreissystem** vom Vollkosten- auf das Grenzkostenprinzip umstellen, um Wettbewerbsnachteile der Bahn zu verringern und Kostensteigerungen für Bahnkunden im Personen- und Güterverkehr zu verhindern. Dies leben andere EU-Staaten bereits vor.

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

## Ausbau- und Investitionsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr mit Bus und Bahn ist zentral für eine nachhaltige Verkehrswende. Vielerorts ist das Angebot unzureichend, vor allem auf dem Land. Die Einführung des Deutschlandtickets war ein wichtiger Schritt, um das Tarifwirrwarr zu beenden und zugleich mit einem attraktiven Preis den Zugang zu Bus und Bahn zu erleichtern.

Ein günstiges Ticket alleine reicht aber nicht. Damit alle Menschen überall im Land mit den Öffentlichen unterwegs sein können, ist eine Ausbau- und Investitionsoffensive notwendig. Denn vielerorts wird das Angebot derzeit ausgedünnt statt ausgebaut. Notwendig ist auch eine Förderung für flexible Angebote und geteilte Mobilität mit kleineren Fahrzeugen – so genannten On-Demand-Verkehren wie Anruf-Sammel-Taxen, Bürgerbussen oder Shuttleservices. Diese können kostengünstig zuverlässige Mobilität in Orte bringen, in denen bislang weder Bus noch Bahn fahren.

Zusätzlich kann die konsequente Verknüpfung mit dem Fuß- und Radverkehr, Sharing-Angeboten und Mitfahrgemeinschaften die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöhen und CO<sub>2</sub>-Emissionen des Pkw-Verkehrs verringern.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Das **Deutschlandticket** dauerhaft zu einem attraktiven Preis anbieten und um ein vergünstigtes Angebot für Jugendliche, Auszubildende sowie Menschen mit geringem Einkommen erweitern. Kinder bis 14 Jahre sollen kostenfrei den Nah- und Regionalverkehr nutzen können.
- Den **Modernisierungspakt** für den ÖPNV rasch zum Abschluss bringen und um den Ausbau ergänzen, mit verbindlichen Erschließungs- und Qualitätsstandards für Bus und Bahn – im Rahmen einer bundesweiten Mobilitätsgarantie.
- **Regionalisierungsmittel** verdoppeln, den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) mit einem Nahverkehrsbeitrag des Bundes unterstützen und Kommunen die Möglichkeit geben, zusätzliche Einnahmequellen für den ÖPNV-Betrieb sowie den Rad- und Fußverkehr zu erschließen (z.B. über eine Nutznießerfinanzierung).
- Den **Aufbau von multimodalen Mobilitätsstationen** (inklusive sicheren und geschützten Fahrradabstellanlagen) an Bahnhöfen und Haltestellen organisatorisch und finanziell unterstützen; mehr Angebote für Leihräder, Carsharing oder die Bildung von Fahrgemeinschaften fördern.
- **Mobilitätsdaten** in Echtzeit bereitstellen, um eine digitale und nahtlose Verbindungssuche und Buchung anbieterübergreifend zu ermöglichen – über alle öffentlichen Mobilitätsangebote des Nah- und Fernverkehrs hinweg.
- Die **Ladeinfrastruktur an Carsharing-Stationen** im öffentlichen Raum fördern sowie Fördermaßnahmen für private Pkw auch auf Carsharing und Mitfahrgemeinschaften ausweiten.

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

## Konsequente Förderung des Fuß- und Radverkehrs

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. Die Ergebnisse der aktuellen Erhebung zur „Mobilität in Deutschland“ (MiD) machen Mut: Im Vergleich zu 2017 gab es ein deutliches Plus bei Fußwegen und leichte Zuwächse beim Radverkehr, während Wege mit dem Pkw leicht zurückgingen.

Dennoch sind andere Länder beim Radverkehr weiter: In den Niederlanden werden 28 und in Dänemark 17 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt; in Deutschland sind es lediglich 11 Prozent. Zwischen deutschen Städten gibt es enorme Unterschiede, das Spektrum reicht von 2 bis 47 Prozent. Diese Zahlen machen deutlich, dass es hier vielerorts ein beträchtliches Potenzial gibt, das sich durch gezielte Fahrradförderung erschließen lässt.

Kommunen stoßen allerdings häufig auf rechtliche Hürden, wenn sie die Verkehrswende voranbringen wollen. Zwar wurde mit der Reform des Straßenverkehrsrechts mehr Handlungsspielraum geschaffen: Kommunen können nun auch die Ziele Umwelt- und Klimaschutz sowie städtebauliche Belange gleichrangig für ihre Verkehrsplanung anwenden. Dennoch sind ihnen in der konkreten Umsetzung weiterhin enge Grenzen gesetzt. So ist es nach wie vor kaum möglich, Maßnahmen zur Verkehrssicherheit nach dem Vorsorgeprinzip ohne großen Begründungsaufwand anzuordnen. Dafür gilt es, zusätzlich die Vision Zero – „Null Verkehrstote“ – im Straßenverkehrsgesetz zu verankern und die Möglichkeit für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit zu schaffen. Davon profitieren besonders der Fuß- und Radverkehr.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Jährlich eine „**Fahrradmilliarde**“ bereitstellen, um den Nationalen Radverkehrsplan umzusetzen und sichere, dichte sowie komfortable Radwege zu bauen.
- Einen verbindlichen **Fußverkehrsplan** auflegen, der aufbauend auf der nationalen Fußverkehrsstrategie konkrete Maßnahmen, Ziele und einen eigenen Fördertopf analog zum Radverkehrsplan enthält.
- **Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit** innerorts (mit Ausnahmen für 50 km/h) ermöglichen – für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit in der Straßenverkehrsordnung.
- **„Vision Zero“** im Straßenverkehrsgesetz verankern, um eine verbindliche Umsetzung zu gewährleisten. Die aktuelle Einbettung in der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) reicht nicht aus, um die notwendigen systemischen Änderungen bei Infrastruktur und Verhalten zu erzielen.

Berlin, 12.01.26

### 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!**