

VCD-Forderungen für ein Klimaschutz-Sofortprogramm Verkehr

Stand: 21.06.2023

Der Verkehrssektor ist nach wie vor das Sorgenkind beim Klimaschutz. Im vergangenen Jahr hat der Verkehr erneut die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes verfehlt, und es ist nicht erkennbar, wie das Zwischenziel für 2030 erreicht werden soll. Vielmehr droht eine erhebliche Klimalücke.

Wenn ein Sektor die erlaubten Emissionsmengen eines Jahres überschreitet, muss das betreffende Fachministerium laut Gesetz innerhalb von drei Monaten ein Klimaschutzs Sofortprogramm vorlegen – mit Maßnahmen, die den Sektor schnellstmöglich wieder auf Kurs bringen. Das hat der Expertenrat für Klimafragen in seinem am 17. April vorgestellten [Bericht](#) bestätigt.

Deshalb muss Verkehrsminister Wissing bis Mitte Juli ein Sofortprogramm erstellen. Allerdings will die Ampel-Koalition ihn davon befreien. Der Grund: Die Koalition hat sich auf eine Änderung des Klimaschutzgesetzes verständigt, die im Kern eine Abschaffung der Sektorziele vorsieht. Das widerspricht klar der geltenden Gesetzeslage und ist klimapolitisch nicht akzeptabel. Nach wie vor gilt das Klimaschutzgesetz in seiner aktuellen Fassung, und daran ist die Bundesregierung gebunden. Wenn sie nicht ihre Glaubwürdigkeit verspielen will, muss sie ihre eigenen Gesetze ernstnehmen. Zumal Deutschland ohne eine Reduktion der Treibhausgase im Verkehr weder die nationalen noch europäischen Klimavorgaben einhalten wird.

Im Folgenden stellt der ökologische Verkehrsclub VCD Maßnahmen und Instrumente vor, die aus Klimaschutzsicht geboten sind, um eine nachhaltige Verkehrswende beschleunigen und die sozial ausgewogen sind. Diese Maßnahmen müssen rasch beschlossen und umgesetzt werden. Je länger wir warten, desto stärker müssen wir künftig nachsteuern.

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

1. Die Verkehrsinfrastruktur-Planung von Bund und Ländern für alle Verkehrsträger am Klimaschutz und an weiteren Nachhaltigkeitszielen ausrichten – mit dem [Bundesmobilitätsgesetz](#).
2. Klimaschädliche Subventionen und Investitionen abbauen, Steuern und Abgaben im Verkehr konsequent am Klimaschutz ausrichten: Dienstwagenprivileg streichen, Mittel für den Infrastruktur-Ausbau von der Straße auf die Schiene umschichten.
3. Ausbau- und Investitionsoffensive für den Umweltverbund, Verdopplung der Regionalisierungsmittel und ein 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

Der Weg zur Klimaneutralität bedarf einer umfassenden Verkehrswende, die nicht nur den Antrieb austauscht, sondern den Fokus auf Alternativen zum Auto setzt. Dafür braucht es 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, mehr 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 Verkehrsinfrastruktur-Planung bündeln, sie an gesellschaftlichen Zielen ausrichten und die Finanzierung sicherstellen.

Dieses Jahr werden die Bedarfspläne für den Ausbau von Bundesfernstraßen, Schienenwegen und Bundeswasserstraßen überprüft. Eine gute Gelegenheit, die zum Teil aus dem letzten Jahrhundert stammenden Pläne auf den Prüfstand zu stellen und ganz zu streichen. So braucht es mehr Kapazitäten bei der Bahn, nicht auf der Straße. Da der Ausbau der Schiene von besonders langfristiger Natur ist, müssen die Weichen jetzt gestellt werden. Dafür müssen sich die Prioritäten bei der Verkehrswegeplanung ändern, die Planung für besonders wichtige Vorhaben in den nächsten fünf Jahren verbindlich starten und das nötige Geld bereitstehen. Dies konzentriert die Planungskapazitäten und sorgt für eine raschere Umsetzung.

Die Koalition hat sich zwar darauf verständigt, Schienenprojekte zu beschleunigen, gleichzeitig will sie aber auch eine Reihe von Autobahnen ausbauen. Ohne Klimacheck sollten diese Projekte nicht auf den Weg gebracht werden.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Umgehend einen neuen, integrierten Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan erstellen und darin Leitziele und Kriterien für die nachhaltige Entwicklung von Mobilität und Verkehr definieren.
- Alle Straßenbauprojekte – auch diejenigen, die für die beschleunigte Planung vorgesehen sind – in der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung einem Klimacheck unterziehen und besonders unverträgliche Projekte stoppen.
- Bei Investitionen in Straßen müssen Erhalt und Sanierung Vorrang vor Neubau haben.

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

Antriebswende beschleunigen – Fordern und Fördern mit Augenmaß

Mehr als 95 Prozent aller Treibhausgasemissionen 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. Bis 2030 will die Bundesregierung mindestens 15 Millionen reine Elektrofahrzeuge auf die Straße bringen. Aktuell sind es knapp über eine Million, entsprechend muss der Wandel beschleunigt werden. Auf Druck der FDP setzt die Bundesregierung auch auf sogenannte E-Fuels auf Basis von Wasserstoff. Das ist gefährlich: Es suggeriert, mit E-Fuels könne der Verbrenner weiterfahren, und bremst damit den Wechsel zu E-Autos. Aber E-Fuels sind teuer und ineffizient; absehbar wird es sie kaum im Straßenverkehr geben. Vielmehr wird Wasserstoff als Energieträger vorrangig dort benötigt, wo eine direkte Elektrifizierung nicht oder nur schwer möglich ist. Dazu gehören die Stahl- und die chemische Industrie. Im Verkehr kommen lediglich Flugzeuge und Schiffe 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, statt Steueranreize für nicht vorhandene E-Fuels zu setzen: Kfz-Steuer um Bonus-Malus-Komponente bei der Erstzulassung ergänzen, damit CO₂-intensive Fahrzeuge die Prämie für die Anschaffung von Elektroautos finanzieren – und nicht die Allgemeinheit; Dienstwagenprivileg beenden.
- Bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur beschleunigen, für bessere Zugänglichkeit sorgen und Transparenz bei den Lade-Kosten schaffen.
- Auf EU-Ebene für eine ambitionierte Reform der CO₂-Grenzwerte bei Lkw eintreten – ohne Schlupflöcher für E-Fuels, um den Wechsel auf emissionsfreie Lkw zu beschleunigen.
- Lkw-Maut auf alle Nutzfahrzeuge und auf alle Straßen ausweiten und ambitionierte CO₂-Differenzierung so einführen, wie es das Kabinett beschlossen hat; Mehreinnahmen vollständig für die Bahn einsetzen.

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. Die Bundesregierung hat mehrfach ihre Ziele bestätigt, die Fahrgastzahlen der Bahn bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln und den Anteil der Schiene am Güterverkehr auf 25 Prozent zu steigern. Diese Ziele müssen jetzt aber auch entschieden verfolgt werden.

Der Deutschlandtakt ordnet notwendige Aus- und Neubauplanungen in einen sinnvollen Zielfahrplan ein. Ohne eine auskömmliche Finanzierung der notwendigen Infrastrukturprojekte hätte ein solcher Zielfahrplan allerdings keine Substanz.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Verdopplung der Investitionen in die Schiene, so dass die Infrastruktur über genug Kapazitäten für den Deutschlandtakt verfügt und Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Schienennetz reaktiviert werden können. Die von den Koalitionsspitzen angekündigte Erhöhung der Ausgaben für die Schiene um rund 9 Milliarden Euro pro Jahr bis 2027 begrüßt der VCD. In den Folgejahren müssen Investitionen in die Schiene stetig erhöht werden.
- Deutschlandtakt vorantreiben: Notwendige Änderungen im Eisenbahnrecht vornehmen (entsprechende Vorschläge liefert das [Bundesmobilitätsgesetz](#)) und rasch die von der Beschleunigungskommission Schiene vorgelegten Kapazitätserweiterungen umsetzen. Darüber hinaus ist die Planung der weiteren Etappen detailliert fortzuschreiben.
- Absicherung der Investitionen für die Digitalisierung des Schienennetzes – u.a. digitale Kuppelung, 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

Der öffentliche Nahverkehr mit Bus und Bahn ist ein wichtiger Faktor für eine nachhaltige Verkehrswende. Vielerorts ist das Angebot unzureichend, vor allem auf dem Land. Die Einführung des 49-Euro-Tickets ist 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 im notwendig. Das beinhaltet auch eine Förderung für flexible Angebote und geteilte Mobilität mit kleineren Fahrzeugen – so genannten On-Demand-Verkehren wie Anruf-Sammel-Taxen, Bürgerbusse oder Shuttleservices. Diese können zuverlässige Mobilität in Orte bringen, in denen bislang weder Bus noch Bahn fahren.

Im Einzelnen fordert der VCD:

- Den Ausbau- und Modernisierungspakt rasch zum Abschluss bringen und verbindliche Erschließungs- und Qualitätsstandards für alle beschließen – 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 Betrieb zu erschließen.
- Kommunen finanziell und organisatorisch beim Aufbau von multimodalen 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 einschließlich des Nah- und Fernverkehrs ermöglichen.

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

Förderung des Fuß- und Radverkehrs und Reform der Straßenverkehrsgesetze

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; in Deutschland sind es lediglich 11 Prozent. Zwischen den Städten gibt es enorme Unterschiede, das Spektrum reicht von 2 bis 43 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. So ist das Straßenverkehrsrecht nach wie vor auf die Flüssigkeit des (Auto-)Verkehrs ausgerichtet, der kommunale Handlungsspielraum ist stark beschränkt. Daher ist es folgerichtig, die Straßenverkehrsgesetze zu reformieren (wie im Koalitionsvertrag angekündigt) und zusätzlich die Vision Zero – „Null Verkehrstote“ – sowie Umwelt- und Klimaschutz sowie städtebauliche Belange als gleichrangige Ziele in der Straßenverkehrsordnung zu verankern. Dies erleichtert es Kommunen, 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 Radwegenetzen inner- und außerorts absichern und eine nationale Fußverkehrsstrategie (analog zum Nationalen Radverkehrsplan - NRVP) auf- und umsetzen.
- „Vision Zero“, Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz im Straßenverkehrsgesetz (StVG) als *gleichberechtigte* Ziele verankern, um dann in der Straßenverkehrsordnung (StVO) über eine erweiterte Innovationsklausel Kommunen einen größeren Spielraum einzuräumen (z.B. für dauerhafte Pop-up-Radwege oder großflächiges Parkraummanagement).
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit (mit Ausnahmen für 50 km/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

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!