




Was steht drin?

VCD-Wahlforderungen im Koalitionsvertrag der Ampelregierung





Der Koalitionsvertrag wurde am 24. November 2021 von SPD, Grünen und FDP vorgestellt und ist online beispielsweise [hier](#) abrufbar.





VCD-Wahlforderung	Das steht im Koalitionsvertrag	😊 😐 😞
1. ÖPNV stärken – mit Anschlussgarantie für Bus und Bahn		😐
- Stündliche Mindesterschließung für alle Orte ab 200 Einwohner*innen	„Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, (...). Gemeinsam [Bund, Länder und Kommunen] werden wir Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definieren.“ (S. 50)	😐
- ÖPNV wird als kommunale Pflichtaufgabe festgelegt	„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)	😐
- Erhöhung der Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und den Regionalisierungsmitteln (SPNV)	„Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht.“ (S. 50) „2022 werden wir die pandemiebedingten Einnahmeausfälle wie bisher ausgleichen.“ (S. 50)	😊
- ÖPNV-Abgabe um Infrastruktur in Kommunen zu fördern	<i>Keine Aussage</i>	-
- Vereinheitlichung Tariflandschaft	„Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 (...) verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren.“ (S. 50)	😐

2. Bahnnetz ausbauen – mit Deutschlandtakt und Deutschlandtarif		😊
- Umsetzung Deutschlandtakt	„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. (...) Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern.“ (S. 49)	😊
- Deutschlandtarif (deutschlandweite Vereinheitlichung des Tarifsystems)	<i>Keine Aussage (ggf. einzuordnen unter Punkt „Vereinheitlichung Tariflandschaft“ (s.o.)</i>	-
- Verdopplung der Investitionen in Schieneninfrastruktur; Bahninfrastrukturfonds	„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)	😊
- Elektrifizierung des Schienennetzes	„Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren und innovative Antriebstechnologien unterstützen.“ (S. 49)	😊
- Dauerhafte Absenkung Trassenpreise	„Sofern haushalterisch machbar, soll die Nutzung der Schiene günstiger werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken.“ (S. 49)	😊
- Reaktivierungsoffensive	„Wir werden ein Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ auflegen, (...) das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden und eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.“ (S. 49)	😊

3. Klimaschädliche Subventionen beenden – Verkehrswende sozial gerecht gestalten		
<ul style="list-style-type: none"> - CO2 Preis bis 2030 schrittweise auf 205 Euro/Tonne erhöhen 	<p>„Wir setzen auf einen steigenden CO2-Preis als wichtiges Instrument, verbunden mit einem starken sozialen Ausgleich und werden dabei insbesondere Menschen mit geringeren Einkommen unterstützen. Was gut ist fürs Klima, wird günstiger – was schlecht ist, teurer.“ (S. 62)</p> <p>„Wir setzen uns insbesondere auf europäischer Ebene für einen ETS-Mindestpreis sowie für die Schaffung eines zweiten Emissionshandels für die Bereiche Wärme und Mobilität (ETS 2) ein. (...) Der Preis im ETS liegt derzeit bei um die 60 Euro/Tonne. (...) Sollte die Entwicklung der nächsten Jahre anders verlaufen und die Europäische Union sich nicht auf einen ETS-Mindestpreis verständigt haben, werden wir über die entsprechenden nationalen Maßnahmen entscheiden (wie z. B. Zertifikatlösung oder Mindestpreis etc.), damit der CO2-Preis langfristig nicht unter 60 Euro/Tonne fällt.“ (S. 62-63)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Dieselprivileg, Entfernungspauschale und Vorteile bei Dienstwagenbenutzung abschaffen 	<p>„Wir wollen zusätzliche Haushaltspielräume 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 Dieselkraftstoff und Benzin vorsieht, werden wir die steuerliche Behandlung von Dieselfahrzeugen in der Kfz-Steuer überprüfen.“ (S. 162)</p> <p>„Die bestehende Besserstellung von Plug-In-Hybridfahrzeugen bei der sogenannten Dienstwagenbesteuerung wird für neu zugelassene Fahrzeuge stärker auf die rein elektrische Fahrleistung ausgerichtet. Hybridfahrzeuge sollen zukünftig nur noch privilegiert werden (Entnahmewert 0,5 Prozent), wenn das</p>	

	Fahrzeug überwiegend (mehr als 50 Prozent) auch im rein elektrischen Fahren betrieben wird.“ (S. 163)	
- EU-Wegekostenrichtlinie wirksam ausgestalten und alle LKW ab 3,5 t einbeziehen	„Wir werden 2023 eine CO2-Differenzierung der LKW-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO2-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO2-Preis auszuschließen.“ (S. 48-49)	😊
- Einnahmen der LKW-Maut in die gesamte Verkehrsinfrastruktur fließen lassen	„Wir werden 2023 eine CO2-Differenzierung der LKW-Maut vornehmen, (...). Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“ (S. 48-49)	😐
4. Antriebswende beschleunigen – bis 2030 aus dem Verbrenner aussteigen		😐
- Kfz-Steuer muss wirksame Anreize setzen: Bonus/Malus Komponente	„Mit der Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie, die u. a. die steuerliche Angleichung von Dieseldieselkraftstoff und Benzin vorsieht, werden wir die steuerliche Behandlung von Dieselfahrzeugen in der Kfz-Steuer überprüfen.“ (S. 162)	😐
- Förderung von Plug-In-Hybriden beenden	„Wir wollen die Förderung für elektrische Fahrzeuge und Plug-In-Hybride degressiv und grundsätzlich so reformieren, dass sie ab 1. Januar 2023 nur für KFZ ausgegeben wird, die nachweislich einen positiven Klimaschutzeffekt haben, der nur über einen elektrischen Fahranteil und eine elektrische Mindestreichweite definiert wird. (...) Über das Ende des Jahres 2025 hinaus ist die Innovationsprämie nicht mehr erforderlich.“ (S. 162)	😐
- CO2-Grenzwerte auf EU-Ebene nachschärfen: -25% in 2025, -70% in 2030, 2035: Nullemissionsauto ist Standard	„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. Außerhalb des bestehenden Systems der Flottengrenzwerte setzen wir uns dafür ein, dass nachweisbar nur	😐

	<p>mit E-Fuels betankbare Fahrzeuge neu zugelassen werden können.“ (S. 51)</p> <p>„Wir setzen uns für die Verabschiedung einer ambitionierten und umsetzbaren Schadstoffnorm EURO 7 ein“ (S. 51)</p> <p>„Wir setzen uns für eine Weiterentwicklung der CO2-Flottengrenzwerte für Nutzfahrzeuge ein (...).“ (S. 52)</p> <p>Güterverkehr: „Wir unterstützen regionale Güterverkehrskonzepte, fördern emissionsfreie Stadtlogistik wie Ladezonen und Logistik-Hubs.“ (S. 51)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Nutzung von Biokraftstoffen beenden und direkte Stromnutzung im Straßenverkehr vorziehen 	<p>„Wir wollen den Einsatz von Wasserstoff nicht auf bestimmte Anwendungsfelder begrenzen. 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)</p> <p>„Wir unterstützen ambitionierte Quoten für Power-to-Liquid (PtL-Quoten) im Luft- und Schiffsverkehr (S. 54)“</p>	
<p>5. Klimabilanz des Luftverkehrs verbessern – Steuerprivilegien abbauen</p>		
<ul style="list-style-type: none"> - Mehrwertsteuer auf Tickets für europäische Flüge erhöhen 	<p>„Wir werden uns bei der Europäischen Union dafür einsetzen, dass Flugtickets nicht zu einem Preis unterhalb der Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen. Mit Blick auf die aktuelle pandemiebedingte Krise der Luftfahrtbranche werden wir eine Erhöhung der Luftverkehrsabgabe erst nach 2023 prüfen.“ (S. 53-54)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Kerosinbesteuerung auf EU-Ebene 	<p>„Bis zur europäischen Entscheidung über die Einführung einer Kerosinsteuer in Anlehnung an den Energiegehalt werden wir uns dafür einsetzen, auch europaweit eine Luftverkehrsabgabe einzuführen, wie sie in Deutschland erhoben wird. Einnahmen aus</p>	

	<p>der Luftverkehrssteuer werden wir für die Förderung von Produktion und Einsatz von CO2-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung im Luftverkehr einsetzen.“ (S. 53-54)</p> <p>„Wir werden uns auf EU-Ebene für die Umsetzung des „Single European Sky“ und einen niedrigeren Schwefelgehalt von Kerosin einsetzen.“ (S. 54)</p>	
- Subventionen für Flughäfen beenden, Ausbaupläne stoppen	<p>„Wir wollen (...) in einem umfassenden Beteiligungsprozess ein Luftverkehrskonzept 2030+ zur Zukunft der Flughäfen in Deutschland erstellen“ (S. 53)</p> <p>„Wir wollen Fluglärm reduzieren und den Anteil lärmabhängiger Flughafenentgelte erhöhen. Wir fördern einen klimaneutralen Flughafenbetrieb.“ (S. 54) <i>(Plus Änderung des Fluglärmschutzgesetzes)</i></p>	
- Kurzstreckenflüge unter 700km auf Schiene verlagern	<p>„Wir wollen (...) die Schienenanbindung von Drehkreuzen fördern und durch bessere Bahnverbindungen die Anzahl von Kurzstreckenflügen verringern.“ (S. 53)</p> <p>„Grenzüberschreitenden Bahnverkehr wollen wir stärken und mit der EU sowie ihren Mitgliedstaaten Nachtzugangebote aufbauen.“ (S. 49)</p>	
6. Sichere Mobilität gewährleisten – Straßenverkehrsgesetze reformieren		
- Tempo 30 / 80 / 120	<p>„Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben.“ (S. 52)</p> <p>„In Umsetzung der Vision Zero werden wir das Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickeln“ (S. 52)</p>	

- Bußgelder und Strafen für verkehrsgefährdendes Verhalten auf europäisches Niveau anheben	<i>Keine Aussage</i>	-
- Parkerlaubnis umwandeln in ein Parkverbot	„Wir wollen eine Öffnung für digitale Anwendungen wie digitale Parkraumkontrolle.“ (S. 52)	☹️
- Innovationsklausel für Kommunen	„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)	😊
7. Fahrradfahren für alle attraktiv machen – mit mehr Geld und Platz für Radverkehr		😊
- Anteil Radverkehr am Modal-Split bis 2030 auf 25% erhöhen	<i>Keine Zielgrößen genannt</i>	-
- Mehr Bundesmittel für ein lückenloses Radverkehrsnetz inner- und außerorts	„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)	😊
- Abbiegeassistenten bei neuen PKW und leichten Nutzfahrzeugen einbauen	„Wir wollen, dass Notbrems- und Abstandsassistenten in Nutzfahrzeugen nicht abgeschaltet werden dürfen. Die Nachrüstung von Lkw-Abbiegeassistenzsystemen werden wir bis zum verpflichtenden Einbau weiterhin fördern.“ (S. 53)	☹️
- Mobilitätsstationen	„Intermodale Verknüpfungen werden wir stärken und barrierefreie Mobilitätsstationen fördern.“ (S. 50)	😊

<ul style="list-style-type: none"> - Forschungsgelder und Fortführung und Verdichtung des Fortbildungs- und Informationsprogramms im Radverkehr 	<p><i>Keine direkte Aussage, eher allgemein gehalten: „Nachhaltige Mobilität der Zukunft als ein zentrales Forschungsfeld“ (S. 29) sowie „Mobilitätsforschung werden wir interdisziplinär aufwerten, das Zentrum Zukunft der Mobilität neu aufstellen und erweitern, sowie das Zentrum für Schienenverkehrsforschung stärken.“ (S. 51)</i></p>	<p>-</p>
<p>8. Fußverkehr zuerst denken – Strategie entwickeln, Infrastruktur neu planen</p>		<p>😊</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Nationale Fußverkehrsstrategie 	<p>„Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen.“ (S. 53)</p>	<p>😊</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Initiierung von Fort- und Weiterbildungsprogrammen mit dem Ziel, Straßenraum „von außen nach innen“ zu planen 	<p><i>Keine Aussage (s. auch Anmerkung beim Radverkehr)</i></p>	<p>-</p>
<p>9. Chancen der Digitalisierung nutzen – Verkehr vermeiden, multimodal mobil sein</p>		<p>😊</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Digitalen Mobilitätsverbund einrichten 	<p>„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. (...) Digitale Mobilitätsdienste, innovative Mobilitätslösungen und Carsharing werden wir unterstützen und in eine langfristige Strategie für autonomes und vernetztes Fahren öffentlicher Verkehre einbeziehen“ (S.50)</p>	<p>😊</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Reform des Personenbeförderungsgesetzes (mehr Möglichkeiten für Kommunen) 	<p><i>Keine direkte Aussage, eher allgemein gehalten: „Wir wollen ein neues kooperatives Miteinander mit den Kommunen. Unser Ziel sind leistungsfähige Kommunen mit einem hohen Maß an</i></p>	<p>-</p>

	Entscheidungsfreiheit vor Ort, eine verlässliche öffentliche Daseinsvorsorge, eine starke Wirtschaft und eine engagierte Zivilgesellschaft.“ (S. 127)	
- Rechtliche Voraussetzung für Homeoffice schaffen	„Beschäftigte in geeigneten Tätigkeiten erhalten einen Erörterungsanspruch über mobiles Arbeiten und Homeoffice. Arbeitgeber können dem Wunsch der Beschäftigten nur dann widersprechen, wenn betriebliche Belange entgegenstehen. Das heißt, dass eine Ablehnung nicht sachfremd oder willkürlich sein darf. Für abweichende tarifvertragliche und betriebliche Regelungen muss Raum bleiben. Mobile Arbeit soll EU-weit unproblematisch möglich sein.“ (S. 68-69)	😊
10. Mobilitätsbildung fördern – nachhaltig und lebenslang		😞
- Verbreitung von Leuchtturmprojekten zur nachhaltigen Mobilitätsbildung	<i>Keine Aussage zu Mobilitätsbildung</i>	-
- Förderung von Mobilitätsbildungsprojekten über NRVP-Sondertopf	<i>Keine Aussage</i>	-
- Überarbeitung Fachschulausbildung (Belange Fuß- und Radverkehr stärker einbinden)	„Um Jugendliche schon frühzeitig für die Gefahren im Straßenverkehr zu schulen, werden wir begleitetes Fahren ab 16 Jahren ermöglichen. Wir wollen mehr digitale Elemente des Führerscheinunterrichtes ermöglichen, die Digitalisierung von Fahrzeugdokumenten vorantreiben und das Monopol bei der Fahrerlaubnisprüfung unter Wahrung geltender Qualitätsstandards aufheben.“ (S. 52)	😞
- Umsetzung kinderfreundlicher Planung im Schulumfeld in StVO vereinfachen	<i>Keine direkte Aussage (ggf. unter den geplanten Anpassungen Straßenverkehrsrecht zu verorten)</i>	-

Legende: 😊 = der Großteil unserer Forderungen ist erfüllt; 😐 = ein Teil unserer Forderungen ist erfüllt; 😞 = fast keine oder keine unserer Forderungen ist erfüllt