Klima Allianz Deutschland

Positionspapier für Politik und Entscheider*innen

Klimafreundliche Mobilität für alle

Inhalt

ZUSAMMENFASSUNG 2

EINFÜHRUNG

Um das Klima zu schützen, müssen wir jetzt beim Verkehr umsteuern 5

Die Verkehrswende steigert unsere Lebensqualität 6

FORDERUNGEN

1. Mit der Verkehrswende mehr soziale Gerechtigkeit schaffen 8
2. Den Pkw-Verkehr reduzieren und effizienter machen 10
3. Den Umweltverbund stärken 11
4. Den ländlichen Raum stärken 13
5. Den Schienenverkehr stärken 14
6. Den Flugverkehr reduzieren 16
7. Die Energiewende in der Schifffahrt einleiten 17
8. CO_2 besteuern und umweltschädliche Subventionen abbauen 18
9. Die Verkehrswende in Europa voranbringen 19

Klimafreundliche Mobilität für alle

Positionspapier für Politik und Entscheider*innen

MAI 2020

ZUSAMMENFASSUNG

1. Mehr soziale Gerechtigkeit durch die Verkehrswende schaffen

Eine zukunftsfähige Mobilität muss für alle verfügbar, barrierefrei und bezahlbar sein, unabhängig von Einkommen und Wohnort. Sie schont das Klima und die Gesundheit. Dem öffentlichen Personenverkehr kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Es braucht eine Investitionsoffensive in die klimagerechte Infrastruktur, die gut ausgebaute, modernisierte und intelligent vernetzte Bus- und Bahnangebote zu attraktiven Ticketpreisen ermöglicht. Wir fordern eine Verkehrsplanung, welche die Mobilitätsbedarfe von Kindern, Menschen mit eingeschränkter Mobilität, älteren Menschen und Frauen berücksichtigt. Politik und Unternehmen müssen den Strukturwandel hin zu emissionsfreien Antrieben und mehr geteilter Mobilität verantwortungsvoll gestalten. Dazu gehört, dass Beschäftigte in allen Mobilitätsbereichen sozial abgesichert werden und die Automobilindustrie eine massive Umschulungsoffensive einleitet.

2. Den Pkw-Verkehr reduzieren und effizienter machen

Die Verringerung klimaschädlicher Verkehrsformen und des Individualverkehrs muss auf allen Ebenen der Politik handlungsleitend sein: Der öffentliche Raum muss zugunsten des Bus-, Bahn-, Rad- und Fußverkehrs umverteilt, der öffentliche Parkraum reduziert und verteuert werden. Der zeitnahe Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor muss insbesondere beim Pkw sofort beschlossen und umgesetzt werden. Es braucht ein schnell wirksames Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen, von 80 km/h auf Landstraßen sowie Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts. Synthetische Kraft- und Brennstoffe dürfen nur dort eingesetzt werden, wo keine klimafreundlichen Alternativen möglich sind. Den Bundesverkehrswegeplan muss die Bundesregierung so umgestalten, dass die veranschlagten öffentlichen Mittel eindeutig zur Erreichung der Klimaziele in Deutschland beitragen.

3. Den Umweltverbund stärken

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Rückgrat einer ökologischen Verkehrswende. Die Rolle des Umweltverbundes aus Bus- und Bahn-, Fuß- und Radverkehr muss daher spürbar gestärkt werden. Damit breite Teile der Bevölkerung guten Zugang zum ÖPNV erhalten, sollte das 365-Euro-Ticket als Standard eingeführt werden. Zudem

bedarf es einer massiven Erhöhung der Investitionszuschüsse des Bundes an die Länder und Kommunen. So können die Qualität und die Kapazitäten des ÖPNV deutlich gesteigert werden. Ein gutes Angebot zeichnet sich durch eine hohe Haltestellendichte sowie eine dichte und zuverlässige Taktung aus. Gleichzeitig braucht es eine Ausbauoffensive für den Radverkehr, die eine durchgehende und sichere Radinfrastruktur sicherstellt – in Städten und Kommunen sowie zwischen den Ortschaften.

4. Den ländlichen Raum stärken

Auf dem Land kommt für 70 Prozent der Wege der Pkw zum Einsatz, Tendenz weiter steigend. Um das zu ändern, müssen Verkehrswende und Regionalentwicklung zusammengedacht werden. In Kleinstädten und Dörfern müssen eine flächendeckende und attraktive Anbindung an den ÖPNV gesichert und die Versorgung mit einer Basisinfrastruktur, wie mit Apotheken oder Grundschulen, wiederhergestellt werden. Regionale Schienen- und Busverbindungen müssen wiederbelebt und ausgebaut werden ebenso wie ein attraktives Radwegenetz. Zudem braucht es neue Möglichkeiten ländlicher Mobilität: etwa Zubringer-Shuttles zu Bahnstationen oder digital gestützte Mitfahrdienste.

5. Den Schienenverkehr ausbauen

Die Schiene ist die klimaverträgliche Alternative zum wachsenden Straßen- und Luftverkehr. Die Bundesregierung steht in der Verantwortung, den Schienenverkehr erheblich auszubauen, vollständig zu elektrifizieren und allen Menschen zugänglich zu machen. Es muss gewährleistet sein, dass der Bahnverkehr grundsätzlich kostengünstiger ist als die Nutzung von Pkw oder Flugzeugen. Bis zum Jahr 2030 braucht es zudem eine intelligente und abgestimmte Verknüpfung der Bahnverbindungen und einen verdichteten Takt zwischen den Städten: den Deutschland-Takt. Dieser sollte die Maßgabe für den weiteren Netzausbau sein. Die Investitionen in das Schienennetz müssen verdreifacht werden.

6. Den Flugverkehr reduzieren

Der besonders klimaschädliche Flugverkehr nimmt stetig zu. Bis spätestens 2030 müssen deswegen alle innerdeutschen Flüge überflüssig gemacht werden, durch einen massiven Ausbau der Schienenknoten und die Einführung des Deutschland-Takts. Subventionen für regionale Flughäfen gehören abgeschafft. Um Kostenwahrheit im Flugverkehr herzustellen, sollen innerdeutsche Flüge kontinuierlich verteuert und klimaverträglichere Alternativen günstiger und flexibler werden. Dafür müssen die Mehrwert- und Luftverkehrssteuer und der Emissionshandel im Flugverkehr weiterentwickelt werden. Die Bundesregierung ist zudem aufgefordert, sich für eine neue internationale Klimaschutzvereinbarung für den Luftverkehr einzusetzen, die das völlig unzureichende globale CO_2-Kompensations-System für den Luftverkehr (CORSIA) ersetzt.

7. Die Energiewende in der Schifffahrt einleiten

Wäre die weltweite Schifffahrt ein Staat, wäre sie mit ihrem Anteil von ca. drei Prozent am globalen Treibhausgasausstoß der fünftgrößte Treibhausgasemittent. Die Bundesregierung sollte sich aus diesem Grund für verbindliche Klimaschutzziele und Maßnahmen einsetzen, die sicherstellen, dass auch die globale Schifffahrt zügig ihren Treibhausgasausstoß senkt. Hierzu gehören kurzfristige Maßnahmen wie Treibstoffsteuern, eine CO_2-Abgabe oder Geschwindigkeitsbeschränkungen. Mittelfristige Maßnahmen sollten sicherstellen, dass spätestens 2030 Schiffe bereitstehen, die CO_2-neutral angetrieben werden. Bis 2050 sollte die Schifffahrt weitgehend emissionsfrei sein.

8. CO_2 besteuern und umweltschädliche Subventionen abbauen

Die Folgekosten des Verkehrs durch Klimaschäden, Luftverschmutzung, Staus und Unfälle werden weitgehend auf die Gesellschaft und zukünftige Generationen abgeladen. Der Sektor profitiert zudem von milliardenschweren umweltschädlichen Subventionen. Die Bundesregierung muss CO_2-abhängige Zulassungs- und Kfz-Steuern einführen, die entsprechend den Klimazielen stetig angepasst werden. Die bereits beschlossene CO_2-Steuer muss angehoben und dadurch entstehende Mehrkosten müssen sozial abgefedert werden. Das Dienstwagenprivileg, die Entfernungspauschale und die Steuervergünstigung für Diesel müssen abgebaut oder ökologisiert werden. Ein zeitlich begrenzter Bonus für kleine, effiziente Elektrofahrzeuge muss durch einen Malus für hoch emittierende Fahrzeuge finanziert werden.

9. Die Verkehrswende in Europa voranbringen

Der transeuropäische Schwerlast- und Pkw-Verkehr sowie der innereuropäische Flugverkehr nehmen immer weiter zu, der europäische Schienengüterverkehr stagniert, die relativ umweltfreundliche Binnenschifffahrt geht zurück. Die Bundesregierung muss sich jetzt mit anderen Flächenländern dafür einsetzen, dass die EU ihren Förderschwerpunkt vom Ausbau von Straßen und Flughäfen auf den Ausbau der Bahn und der Binnenschifffahrt verlagert. Ein zukunftsfähiges Europa benötigt Investitionen in neue Schienennetze, den Aufbau eines europäischen Fahrkartensystems und einen Europatakt für bezahlbare und attraktive Fernzugverbindungen bei Tag und Nacht.

EINFÜHRUNG

Um das Klima zu schützen, müssen wir jetzt beim Verkehr umsteuern

Die nächsten Jahre sind für das Gelingen der Verkehrswende entscheidend. Die Infrastrukturen, die der Staat zur Verfügung stellt, beeinflussen maßgeblich das individuelle Verkehrsverhalten. Hier braucht es einen radikalen Richtungswechsel in der Politik nach dem Leitsatz: bessere Mobilität mit weniger Verkehr. Das Ziel einer emissionsfreien Mobilität erfordert eine tiefgreifende Verkehrswende, die durch politische Rahmenbedingungen angestoßen und befördert werden muss und nicht bei Verhaltensänderungen der Einzelnen oder neuen Antriebstechnologien stehenbleibt. Viele geeignete Maßnahmen liegen bereits auf dem Tisch, was fehlt, ist der politische Wille zur Umsetzung.

Schon viel zu lange wurde der Verkehr als ein Schlüsselsektor für den Klimaschutz von der Politik in Deutschland vernachlässigt. Die Staatengemeinschaft hat in Paris das verbindliche Ziel festgelegt, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius, besser 1,5 Grad, zu begrenzen. Entsprechend werden Deutschland und die Europäische Union (EU) ihre Klimaziele deutlich nachschärfen und für alle Sektoren einen konkreten sowie verbindlichen Handlungsrahmen schaffen müssen.

Der Verkehrssektor ist für knapp ein Fünftel der CO_2-Emissionen in Deutschland verantwortlich und bislang ist es nicht gelungen, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Im Jahr 2018 lagen die Emissionen mit 162 Mio. Tonnen CO_2-Äquivalenten etwa auf dem Niveau von 1990.[1] Ein wachsendes Verkehrsaufkommen, der steigende motorisierte Individualverkehr (MIV) und eine stärkere Motorisierung vieler Fahrzeuge verhindern eine Trendumkehr.

Das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung sieht für den Verkehrssektor eine Minderung der Treibhausgasemissionen um 40 bis 42 Prozent bis 2030 im Vergleich zu 1990 vor. Das entspricht einer Senkung auf 98 bis 95 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente.[2] Vergleichbare Ziele legt auch die EU in der sogenannten Lastenteilungsentscheidung (Effort Sharing Decision) fest, die für nicht vom Europäischen Emissionshandelssystem (ETS) erfasste Sektoren gilt.

Nur mit attraktiven, bezahlbaren und vernetzten (multimodalen) Mobilitätskonzepten, die sich an den Bedürfnissen aller Menschen orientieren sowie den entsprechenden

1 Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 (2019), S. 61: https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/1679914/e01d6bd855f09bf05cf7498e06d0a3ff/2019-10-09-klima-massnahmen-data.pdf?download=1

2 ebd.

politischen Instrumenten und Anreizen, kann der motorisierte Individualverkehr (MIV) in weiten Teilen überflüssig gemacht werden. Eine moderne und klimafreundliche Mobilitätspolitik ermöglicht suffizientes Mobilitätsverhalten für alle. Dies bedeutet, dass sie den Menschen ausreichend attraktive Angebote macht, damit sie mit möglichst wenig Ressourcenverbrauch und Umweltbelastungen zuverlässig an ihr Ziel kommen.

Die Verkehrswende steigert unsere Lebensqualität

Mobilität zu sichern ist ein Teil der Daseinsvorsorge. Bei der Umsetzung der Verkehrswende gilt es, die Bedürfnisse der Menschen im ländlichen Raum ebenso im Blick zu behalten wie die Situation in den Ballungsräumen und nicht zuletzt die Übergänge zwischen diesen Räumen. Dabei sind attraktive, lebenswerte Städte, die weitestgehend auto- und emissionsfrei sind und eine preiswerte und barrierefreie Mobilität für alle bieten, von großer Bedeutung. Ebenso wichtig ist es, in ländlichen Regionen eine klimafreundliche und dem alltäglichen Bedarf entsprechende Mobilität und Anbindung zu gewährleisten.

Erholungs- und Begegnungsflächen sowie sichere Wege für den Fuß- und Radverkehr sollten gegenüber Flächen für den fahrenden Kfz-Verkehr und stehende Fahrzeuge einen deutlich höheren Stellenwert bekommen. Verkehrsberuhigte Zonen bieten Lebensräume und saubere Luft zum Atmen. Die damit einhergehende Entschleunigung und mehr körperliche Bewegung sind von Bedeutung für das Gemeinwohl und die Gesundheit der Menschen.

Die Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen unseres auf fossilen Brennstoffen basierenden Verkehrssystems sind enorm. Insbesondere der weiter zunehmende motorisierte Individualverkehr steht einer ökologischen und sozialen Verkehrswende im Weg. Luftverschmutzung, Lärm, Flächenverbrauch und Unfälle beeinträchtigen unsere Gesundheit und Lebensqualität. Die Belastungen durch Luftschadstoffe, wie Feinstaub und Stickstoffdioxid, sind noch immer deutlich zu hoch. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat Luftverschmutzung als fünften Risikofaktor für chronische Krankheiten, wie Herz-Kreislauferkrankungen oder Krebs, anerkannt (neben Rauchen, Alkoholkonsum, mangelnder Bewegung und ungesunder Ernährung).[3] Anhaltender Verkehrslärm löst Stressreaktionen im Körper aus und kann akute und chronische Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Der Straßenverkehrslärm ist die dominierende Lärmquelle in Deutschland und wird von mehr als der Hälfte der deutschen Bevölkerung als störend empfunden,[4] aber auch Schienen- und Fluglärm müssen deutlich reduziert werden.

Die autozentrierte Verkehrspolitik in Deutschland heizt nicht nur die Klimakrise an und gefährdet die Gesundheit, sie ist auch sozial ungerecht. Einkommensschwache Haushalte, Menschen mit Behinderung oder ältere Menschen sind vielfach in ihrer räumlichen Mobilität und gesellschaftlichen Teilhabe eingeschränkt. Es sind häufig sozial benachteiligte

3 Heal Deutschland 2019: https://www.env-health.org/wp-content/uploads/2019/04/Heal_Brosch%C3%BCre.pdf

4 Umweltbundesamt 2019: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#textpart-1

Gruppen, die an lauten, emissionsintensiven Verkehrswegen leben. In ländlichen Regionen gibt es keine flächendeckende Versorgung mit Bussen und Bahnen.

Die zunehmende Verkehrsdichte und zu hohe Geschwindigkeiten haben negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Der Autoverkehr beansprucht im Übermaß Flächen, die den Menschen vor allem in den Städten zur Verfügung stehen sollten. Die ungleiche Flächenverteilung führt zunehmend zu Beeinträchtigungen durch zugeparkte Radwege und Busspuren, zu enge Geh- und Radwege oder fehlende Sichtbeziehungen. Der Umweltverbund (Fuß,- Rad,- und öffentlicher Verkehr) wird so deutlich benachteiligt und sogar gefährdet.[5]

Dabei sollte gerade dem Umweltverbund in einem nachhaltigen Mobilitätssystem und bei der Verkehrswende eine Schlüsselrolle zukommen. Die Unfallhäufigkeit und die Luftschadstoffe sinken in Städten mit einem geringeren Anteil an motorisiertem Individualverkehr nachweislich, wodurch die Lebensqualität steigt. **Eine am Menschen und der Umwelt ausgerichtete Mobilität** ermöglicht eine gute Anbindung aller Orte an den Schienenverkehr, hält eine bedarfsgerechte Anzahl von emissionsarmen Fahrzeugen bereit, die durch Mitfahrgelegenheiten, Sharing-Konzepte und digitale Infrastruktur intelligent gelenkt werden und die Einzelnutzung sowie ungenutzten Stillstand weitestgehend vermeidet.

Mobilität ist viel mehr als Infrastruktur, sie ist eine gesellschaftliche Gestaltungsaufgabe. Wird diese ernst genommen, entsteht auch eine bessere Lebensqualität im öffentlichen Raum.

5 VCD 2016: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/2016_Position_Rueckeroberung_der_Stasse.pdf

FORDERUNGEN

1. Mit der Verkehrswende mehr soziale Gerechtigkeit schaffen

Eine zukunftsfähige Mobilität muss **für alle verfügbar, barrierefrei und bezahlbar** sein, unabhängig von Einkommen und Wohnort. Hier kommt dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine Schlüsselrolle zu. Um breite Akzeptanz für den Umstieg auf Bus und Bahn zu schaffen, braucht es **gut ausgebaute, modernisierte und intelligent vernetzte Strukturen sowie attraktive Ticketpreise.**

Auch aus sozialer Perspektive muss es das Ziel sein, die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Bund, Länder und Kommunen stehen deshalb in der Verantwortung, einen für alle bezahlbaren, inklusiven und ökologischen öffentlichen Nahverkehr zu schaffen und daneben Fuß- und Radverkehr zu begünstigen. Voraussetzung dafür ist eine **Investitionsoffensive** und eine Verkehrsplanung, die verstärkt auch die **Mobilitätsbedarfe von Kindern, Menschen mit eingeschränkter Mobilität, älteren Menschen und Frauen** berücksichtigt. Etwaige Förderungen für neue Mobilitätsformen sollten sozial gestaffelt werden und zielgerichtet den jeweils Bedürftigen zugutekommen. Um soziale Härten auszugleichen, kann es zeitweise notwendig sein, bis zum Auslaufen des Verbrennungsmotors steigende Preise für fossile Kraftstoffe abzufedern. Emissionsintensive schwere Pkw, wie etwa große SUVs, müssen von Förderungen konsequent ausgeschlossen werden.

Menschen im ländlichen Raum sind derzeit besonders stark vom Auto abhängig. Eine Abwanderung vom Land in die Stadt kann nur gestoppt werden, wenn es auch für diese Regionen bessere ÖPNV-Angebote und neue Mobilitätsanbieter gibt. Insbesondere Pendler*innen müssen in den Blick genommen und öffentliche Nahverkehre flächendeckend gefördert werden. Digitale Lösungen und Plattformtechnologien, wie „Verkehr on Demand“ (Bedarfsverkehre), bieten hier zusätzliche neue Potenziale. Allerdings müssen dringend Gesetzeslücken geschlossen werden, um Sozialdumping und Selbstausbeutung in diesem Sektor auszuschließen.

Um die Beschäftigung im Verkehrssektor attraktiver zu machen und den Fachkräftemangel vor allem bei Bussen und Bahnen zu beheben, müssen die Verantwortlichen in Bund, Ländern und Kommunen für Gute Arbeit sorgen. Die Beschäftigten benötigen Sicherheit bei Betreiberwechsel und sichere und auskömmliche Arbeitsplätze. Schon die Vorankündigungen für Ausschreibungen von öffentlichen Verkehren müssen die verpflichtende Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards enthalten. So kann gewährleistet werden, dass der Vorrang von eigenwirtschaftlichen Verkehren nicht zu Sozialdumping auf Kosten der Beschäftigten und verantwortlich handelnder Unternehmen führt. Die **soziale**

Absicherung von Beschäftigten muss auch für „Verkehre on Demand“ und Sharing- und Leihsysteme gelten. Zudem dürfen die neuen Mobilitätsangebote den derzeitigen ÖPNV nicht mit Dumpingangeboten kannibalisieren, sondern sollten sein Angebot sinnvoll ergänzen. Mobilitätsanbieter wie UBER, die auf Dumpinglohnbasis agieren und zusätzlichen Verkehr erzeugen, sollten nicht zugelassen werden.

Zweifellos werden neue Arbeitsplätze durch die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien sowohl im Bereich der Automobilindustrie, vor allem aber im Bereich innovativer Mobilitätsdienstleistungen entstehen. Aber wenn rund ein Drittel der Beschäftigten in der Automobilindustrie eine völlig neue Tätigkeit erlernen muss, ist dieser Umbruch durch staatliche Strukturpolitik zu flankieren, insbesondere in stark betroffenen Regionen. In der Automobilindustrie sind Unternehmen jetzt gefordert, tragfähige Zukunftskonzepte auszuarbeiten, eine **massive Umschulungsoffensive** einzuleiten, in Produktalternativen zu investieren und **neue Technologien** an ihren Standorten einzuführen. Dabei müssen Beschäftigte, Betriebsräte und Gewerkschaften von Anfang an eingebunden werden. Hierfür gilt es, das **Qualifizierungschancengesetz** anzupassen sowie **Kurzarbeit mit Qualifizierung** zu verbinden. Zentral ist zudem, dass Politik und Unternehmen den **Strukturwandel verantwortungsvoll und sozial gestalten**. Hierfür braucht es klare Rahmenbedingungen und Planungssicherheit. Staatliche Strukturpolitik steht zudem in der Verantwortung, sich schon jetzt auf künftige Veränderungen regionaler Arbeitsmärkte einzustellen und diese struktur-, industrie- und arbeitsmarktpolitisch zu flankieren. Die Politik sollte **regionale Transformationspläne** zum Erhalt industrieller Kerne und für den Aufbau eines klimagerechten Verkehrssystems entwickeln. Diese können die Basis für eine Förderung durch Strukturhilfen des Bundes und der Länder sein.

Das alles geht nicht ohne eine **Investitionsoffensive in eine klimagerechte Infrastruktur**, verbunden mit einer Personalaufstockung in Bauverwaltungen sowie massiven Investitionen in den Umweltverbund und den ÖPNV. Die Unternehmen im ÖPNV stehen seit Jahren unter großem Kostendruck. Durch Personalabbau und Flexibilisierung der Arbeitszeiten haben Belastung und Stress immer mehr zugenommen. Zug- und Busverbindungen fallen aus, weil schlicht kein Fahrpersonal vorhanden ist. Im Wettbewerb um Nachwuchs und Fachkräfte sind gute Arbeitsbedingungen, eine faire Entlohnung und Sicherheit für die Beschäftigten entscheidend.

Europaweit orientiert sich die Verkehrspolitik nicht nur zu wenig an ökologischen, sondern auch zu wenig an sozialen Zielen. Dies geht fast immer zulasten der Verkehrsträger, die für Daseinsvorsorge und hohe Umweltverträglichkeit stehen: Im Güter- wie auch im Personenverkehr ist die Schiene auch im Nachteil, weil dem Lohn- und Sozialdumping im Lkw- und Busfernverkehr europaweit nicht Einhalt geboten wird. Erforderlich sind europaweit faire Wettbewerbsbedingungen auf Basis vergleichbarer Umwelt- und Sozialstandards, die bei nationalen wie grenzüberschreitenden Verkehren auch konsequent durchzusetzen sind.

2. Den Pkw-Verkehr reduzieren und effizienter machen

Eine zentrale Absicht der Verkehrswende ist es, klimaschädliche Emissionen des Verkehrs zu reduzieren. Anzusetzen ist primär beim motorisierten Individualverkehr. Auch Elektroautos brauchen viel Platz, verursachen Unfälle, benötigen Energie und verursachen – wenn es zu viele bleiben – Staus. Insofern sind Verhaltensänderungen, die zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs führen, von zentraler Bedeutung für die Verkehrswende. Dafür braucht es einen Paradigmenwechsel, weg von einer bislang vornehmlich autozentrierten Politik hin zu einer übergreifenden Mobilitätspolitik**.** Dabei gilt es, den Individualverkehr mit einer Mischung aus Anreizen und restriktiven Maßnahmen gezielt zurückzudrängen und attraktive Alternativen für einen **Umstieg auf den Umweltverbund** zu schaffen. Die **Verringerung klimaschädlicher Verkehrsformen und des Individualverkehrs** muss auf allen Ebenen der Politik handlungsleitend sein, sei es beim Bau neuer Infrastruktur, der Vergabe von finanziellen Mitteln oder der Gesetzgebung. Zentrale Hebel sind die Nutzerkosten und die **Umverteilung und Neugestaltung des öffentlichen Raums** inklusive einer marktwirtschaftlichen Bepreisung und damit einer Reduktion des öffentlichen Parkraums.[6] In Städten braucht es ein gezieltes **Parkraummanagement** und die Schaffung von weitestgehend autofreien Zonen und Innenstädten**.** Hierfür müssen Gesetzgebungen des Bundes und der Länder, wie die Straßenverkehrsverordnung, die Bauordnungen und Stellplatzsatzungen, so angepasst werden, dass sie den privaten Autobesitz nicht länger bevorzugen und subventionieren (z. B. Anwohnerparken). Weiter können planerische Selbstverpflichtungen von Kommunen und Städten dazu beitragen, den Raum für den Autoverkehr zu reduzieren und Parkplätze in öffentlichen Raum umzuwandeln.

Um das 1,5-Grad-Limit einzuhalten, muss der zeitnahe **Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor,** insbesondere beim Pkw, sofort beschlossen und umgesetzt werden. Der Endenergieverbrauch im Verkehr muss bis 2030 deutlich reduziert werden, um ihn künftig mit erneuerbaren Energien abdecken zu können. Dazu muss, insbesondere im Pkw-Segment, die Zahl der Fahrzeuge deutlich zurückgehen und die effizienteste Antriebsart genutzt werden. Bis zum Auslaufen des Verbrennungsmotors sind auch gesundheitsschädliche Abgase konsequent zu reduzieren. Alle Antriebe und Fahrzeuge sind mit Blick auf den Klimaschutz nur dann akzeptabel, wenn sie **ambitionierten und überwachten Effizienzvorgaben** entsprechen. Die Überprüfung muss dabei auf der Basis von Messungen im realen Betrieb erfolgen.

Der **Einsatz synthetischer Kraft- bzw. Brennstoffe**, die mittels Verfahren wie Power-to-Gas (PtG) und Power-to-Liquid (PtL) hergestellt werden, ist erst ab einer Strombereitstellung von nahezu 100 Prozent erneuerbarer Energien ökologisch sinnvoll. Grund dafür ist der hohe Energieaufwand zur Herstellung sowie geringere Wirkungsgrade gegenüber der direkten Nutzung von Strom. Auch Fahrzeuge mit einer wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle plus Elektromotor benötigen wegen der Umwandlungsverluste bei der Wasserstoffherstellung doppelt so viel Strom wie ein batterieelektrisches Fahrzeug. Angesichts der Energieintensität in Kombination mit der begrenzten Verfügbarkeit von erneuerbarem Strom sollten diese **neuen Antriebstechnologien nur dort zur Anwendung kommen, wo die direkte Nutzung erneuerbarer Energien nicht möglich ist**. Dies gilt insbesondere für

6 Agora Verkehrswende 2018: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/OEffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf

den Flug- und Schwerlastverkehr. Für die verbleibende Anzahl von Pkw ist, nach allen bislang vorliegenden Daten, die direkte Stromnutzung per Batterie die sinnvollste Option.

Der Einsatz von Biokraftstoffen hat kein Potenzial, denn ihre Produktion ist mit Nachteilen für Natur und Umwelt verbunden. Sogenannte Reststoffe können stofflich genutzt in anderen Anwendungen einen deutlich höheren Klimanutzen entfalten. Eine Ausdehnung der Nutzung als Kraftstoff im Straßenverkehr ist daher abzulehnen, da unter anderem bestehende technische Potenziale sowie Steuerungsinstrumente zur Effizienzsteigerung bei Weitem nicht ausgereizt sind.

Ein **Tempolimit von 120 km/h auf der Autobahn und 80 km/h außerorts** vermeidet Emissionen zudem kurzfristig und nahezu kostenneutral. Es schafft außerdem den Anreiz ab, die Motorisierung von Pkw immer weiter in absurde Höhen zu schrauben. Fahrzeuge können dann leichter und verbrauchsärmer konstruiert werden. Deutschland ist das einzige Industrieland weltweit, in dem noch gerast werden darf. Mit Tempolimit haben zudem auch Elektroautos einen geringeren Verbrauch, auch bei gleicher Batteriegröße eine höhere Reichweite und sind mit Leichtbau sicherer unterwegs. Ein **Limit von 30 km/h innerorts** verringert nicht nur die Lärmbelastung, es erhöht auch die Verkehrssicherheit und unterstützt damit den Umstieg aufs Rad.

Der bestehende **Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)** hat seinen Schwerpunkt weiterhin auf dem Straßenbau und der Ausweitung des motorisierten Individual- und Lkw-Verkehrs. Der BVWP priorisiert den Bau hunderter Ortsumgehungen sowie weiterer neuer Autobahnen und Schnellstraßen. Seine Umsetzung würde das Erreichen der Klimaziele (und weiterer Ziele der Bundesregierung – wie das Flächenverbrauchsziel) erheblich erschweren. Er muss daher dringend überarbeitet und so umgestaltet werden, dass die veranschlagten öffentlichen Mittel eindeutig zur Erreichung der Klimaziele in Deutschland beitragen. Die im BVWP genannten Straßenbauprojekte müssen von unabhängiger Seite überprüft werden mit Blick auf die CO_2-Emissionsminderung im Gesamtsystem. Verkehrsvermeidung und eine Verbesserung der Regionalbahninfrastruktur müssen dabei prioritär berücksichtigt werden. Mittel, die durch gestrichene Straßenbauprojekte im BVWP frei werden, dürfen nicht an die nächsten Straßenprojekte mit geringerer Priorität in der Projektliste gehen, sondern müssen in Investitionen fließen, die zur Erreichung der Klimaziele beitragen, wie den Ausbau der Schieneninfrastruktur, die Elektrifizierung des Schienennetzes oder Verkehrsvermeidungsvorhaben.

Infrastrukturprojekte sollten durch eine frühzeitige und umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung sowie eine ergebnisoffene Prüfung möglicher Alternativen und eine plausible Begründung der dann gewählten Variante auf solide Planungsgrundlagen gestellt werden.

3. Den Umweltverbund stärken

Der öffentliche Nahverkehr ist das Rückgrat einer ökologischen Verkehrswende. Die Rolle des Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr muss daher spürbar gestärkt und ausgebaut werden, um verbesserte Mobilität mit weniger motorisiertem Verkehr zu ermöglichen. Dazu sind in erster Linie zwei wesentliche Punkte umzusetzen: eine deutlich **bessere finanzielle Ausstattung und eine faire Verteilung des Straßenraums**.

Noch immer werden Straßen vorrangig von der Mitte aus mit Blick auf die Autofahrenden geplant. Von dieser Autozentriertheit muss die Straßenplanung Abstand gewinnen und den Straßenraum mit Priorisierung der Fußgänger*innen, Radfahrenden und städtebaulicher Aspekte „von außen nach innen“ betreiben.

Es gilt, den öffentlichen Raum neu und fair zu verteilen. Zunächst muss **ausreichend Platz für Fußverkehr, das Rad und den öffentlichen Verkehr** bereitgestellt werden, und zwar auf jeweils eigenen Spuren. **Flächengerechtigkeit** bedeutet, dass aktive Mobilität, wie zu Fuß gehen und Radfahren, bevorrechtigt wird, ohne um die gleichen Flächen konkurrieren zu müssen. Die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen benötigen besonderen Schutz und Förderung. **Zu Fuß gehen, Radfahren oder die Nutzung des ÖPNV müssen schnell, sicher, preiswert und flexibel möglich sein.** Gesetzgebung und Planung sollten darauf ausgerichtet werden, alternative Fortbewegungsmöglichkeiten attraktiver zu machen und Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu geben. Hierzu gehört auch, dass aktuell für parkende Autos reservierte Flächen für den Umweltverbund nutzbar gemacht werden. Regelungen wie die Stellplatzverordnungen im Wohnungsbau, durch die auch weiterhin neuer Parkraum für den motorisierten Individualverkehr geschaffen wird, müssen durch **Regelungen zur Förderung des Umweltverbundes** ersetzt werden.

Eine rad- und fußgängerfreundliche, der Sicherheit und Gesundheit dienliche Stadt- und Verkehrsplanung muss zusätzlich auf eine Belebung der öffentlichen Räume, kurze lärm- und abgasfreie Wege, ausreichend Grünflächen und kostenlose Aufenthaltsgelegenheiten setzen. Bei der Entwicklung städtischer Gebiete sollten **Geschäfte innerorts erhalten bleiben** und die Ausweisung zusätzlicher Gewerbe- und Verkaufsflächen an den Stadträndern so gering wie möglich gehalten werden.

Für eine **Ausbauoffensive zur Verbesserung des Radverkehrs** müssen bereits bestehende und neu aufzulegende Förder- und Umbauprogramme so gestaltet werden, dass vor allem durchgehende und sichere Radinfrastruktur aufgebaut oder verbessert wird – sowohl in den Städten und Kommunen als auch zwischen den Ortschaften. Wichtig sind zudem diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten vor allem an Knotenpunkten wie Bahnhöfen.

Ein besonderes Augenmerk muss auch auf dem Übergang vom ländlichen in den städtischen Verkehr liegen, um insbesondere Berufspendler*innen die Möglichkeit zu geben, auch ohne Auto ihr Ziel zu erreichen. Zentral hierfür ist, dass unterschiedliche Fortbewegungsmittel zur Verfügung stehen und Verkehrssysteme miteinander kombiniert werden können. Es braucht **einfache und transparente Tarifsysteme**, die das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen.

Neue Mobilitätsdienstleistungen, wie das Leihen und die Kurzzeitvermietung von Fahrzeugen (Car-, Bike-, Scootersharing), bilden eine wichtige Ergänzung zum Umweltverbund. Das Teilen von Fahrzeugen und die Bildung von Fahrgemeinschaften über Mitfahrdienste, digitale Sammelbeförderungsangebote und Ridepooling-Angebote sollten gegenüber der Einzelnutzung von Fahrzeugen gefördert werden und können den ÖPNV sinnvoll ergänzen. Die Angebote dienen vor allem dazu, die Entscheidung gegen das eigene Auto zu erleichtern und so eine deutlich höhere Nutzung des Umweltverbundes zu erreichen. Voraussetzung muss jedoch sein, dass es sich bei Sharing-Angeboten um kleine, sparsame und möglichst elektrische Fahrzeuge handelt.

Grundsätzlich gilt: **Wer den Umweltverbund fördern will, muss ihm Platz und Geld geben.** Dazu bedarf es einer massiven Erhöhung der Investitionszuschüsse des Bundes an Länder und Kommunen im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Eine **Erhöhung der GVFG-Mittel** ab 2025 auf zwei Milliarden Euro wird die Unterfinanzierung und den Sanierungs- und Investitionsbedarf nicht decken. Notwendig sind eine weitere Erhöhung und eine schnellere Bereitstellung der Mittel. Nur so können ein kostengünstiger und attraktiver ÖPNV mit zusätzlichen Straßen- und U-Bahnen sowie elektrischen Bussen ausgebaut und die bestehende Infrastruktur erhalten und verbessert werden. Dafür müssen auch Oberleitungsbusse oder Seilbahnprojekte wieder verstärkt Einzug in unsere Städte halten.

Damit breite Teile der Bevölkerung einen guten Zugang zum ÖPNV erhalten, sollte das **365-Euro-Ticket** als Standard eingeführt werden. Um dies und einen weiteren Ausbau der Streckennetze und möglicherweise sogar einen zukünftig möglichst kostenlosen ÖPNV zu gewährleisten, ist es notwendig, neue Finanzierungsquellen zu eröffnen, etwa durch die in Frankreich seit mehr als 30 Jahren geltende Verkehrsabgabe („Versement Transport“) für Unternehmen mit mehr als neun Beschäftigten.

Um den ÖPNV zu einer echten Alternative zum Autoverkehr zu machen, müssen Qualität und Kapazitäten deutlich gesteigert werden. Ein gutes Angebot zeichnet sich durch eine **hohe Haltestellendichte sowie eine dichte und zuverlässige Taktung** aus und ermöglicht eine gute Anbindung und Flexibilität auch zu Tagesrandzeiten oder nachts. Die Einstiegspunkte müssen barrierefrei sein und grundsätzlich inklusiv gedacht werden – das heißt, sie müssen so ausgestattet sein, dass allen Menschen ein **gleichberechtigter und selbstbestimmter Zugang** ermöglicht wird. Um Schnelligkeit und Zuverlässigkeit zu gewährleisten, muss der ÖPNV gegenüber dem Autoverkehr Vorrang haben.

4. Den ländlichen Raum stärken

In Deutschland leben 16 Millionen Menschen im ländlichen Raum.[7] Sie sind derzeit besonders stark vom Auto abhängig. Auf dem Land kommt für 70 Prozent der Wege der Pkw zum

7 Zum ländlichen Raum zählen in der ADAC-Studie Gebiete mit weniger als 150 Einwohnern je Quadratkilometer. ADAC 2018: https://www.adac.de/verkehr/mobilitaets-trends/land/monitor-land/

Einsatz, Tendenz weiter steigend.[8] Das liegt nicht nur an den immer schlechter werdenden Verbindungen des ländlichen öffentlichen Nahverkehrs und am weitergehenden Zubau von Straßen, sondern auch an der strukturellen Entleerung der Ortskerne und damit verbundenen immer weiteren Wegen. Ein großer Faktor ist dabei auch das verstärkte Pendeln,[9] das für knapp die Hälfte der Pkw-Fahrleistung verantwortlich ist.[10]

Deutschland muss diesen Rückschritt umkehren: Der Aufbruch in eine bessere Mobilität muss als Chance für die Stärkung ländlicher Räume genutzt werden. **Verkehrswende und Regionalentwicklung sind zusammenzudenken** und von Bund, Ländern und Kommunen gemeinsam zu gestalten.

Nur wenn die Schule und der Arzt in unmittelbarer Umgebung liegen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen sind, trägt dies zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bei. Im ersten Schritt geht es also darum, die Anzahl der Wege zu reduzieren. In Kleinstädten und Dörfern muss eine **flächendeckende und attraktive Anbindung an den ÖPNV** gesichert und die **Versorgung mit Basisinfrastruktur** wiederhergestellt werden. Dazu gehört in kleinen Dörfern auch, das Angebot mobiler Dienstleistungen, wie z. B. von Apotheken, Ärzten und Lebensmittelversorgung, auszuweiten. Heimarbeit und Co-Working-Arbeitsplätze auf dem Land sollten dringend mehr gefördert werden, u. a. durch den Ausbau des schnellen Internets. Kleine Schulen als Zentren des Dorflebens müssen erhalten, Vereine stärker unterstützt werden. Klima- und naturverträgliche Landwirtschaft und Wirtschaft mit regionalen Kreisläufen müssen so gefördert werden, dass hier wieder Arbeitsplätze entstehen. Das alles kann Verkehr vermeiden und Orte revitalisieren.

Im nächsten Schritt geht es um die **Stärkung der Alternativen zum Auto**. Viele bereits existierende Möglichkeiten brauchen endlich mehr Aufmerksamkeit und Unterstützung des Staates. Dazu gehören die **Wiederbelebung sowie der Ausbau regionaler Schienen- und Busverbindungen** und günstige Tarife. Gut ausgebaute Radverkehrswege sowie sichere und wettergeschützte Stell- und Ladeplätze für elektrische und herkömmliche Fahrräder an Bahn- und Bushaltestellen machen das Fahrradfahren auf dem Land attraktiver.

Zusätzlich brauchen wir **neue Möglichkeiten ländlicher Mobilität**. Das sind etwa Zubringer-Shuttles zu Bahnstationen, digital gestützte Mitfahrdienste oder zukünftig vielleicht auch autonome Sharing-Flotten. Es sollten Anreize für gemeinsames Fahren entwickelt werden, damit Pkw künftig immer häufiger von mehreren Personen genutzt werden. Auch private elektrische Pkw werden mittel- bis langfristig eine zentrale Rolle zur Gewährleistung der Mobilität spielen. Das erfordert den Ausbau von Lademöglichkeiten in den Regionen. Als Anbieter können dort Stadtwerke verstärkt auftreten. Dabei gilt es, E-Mobilität in allen Anwendungen und autonomes Fahren für ländliche Regionen zunehmend mit dem Sharing-Gedanken zu verknüpfen und weiterzuentwickeln.

8 BMVI 2019: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

9 Und das durch Eigenheimförderung und steuerlich abzusetzende Entfernungspauschalen bislang staatlich gefördert wird.

10 http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf;
ADAC 2019: https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/unterwegs/pendler/

Die Weiterentwicklung der Finanzierung des ländlichen ÖPNV sowie der **Kooperation von Stadt und Land** und eine Lösung der Finanzierungsfrage für neue Mobilitätsdienste sind unumgänglich.

5. Den Schienenverkehr stärken

Die Schiene ist für den Personenverkehr ebenso wie für den Gütertransport die klimaverträgliche Alternative zum immer noch wachsenden Straßen- und Luftverkehr. Die Bundesregierung steht deshalb in der Verantwortung, den **Schienenverkehr erheblich auszubauen, vollständig zu elektrifizieren und allen Menschen zugänglich zu machen**.

Die Zahl der Fahrgäste soll bis 2030 verdoppelt werden. Dafür bedarf es erheblicher Investitionen, die den wachsenden Anforderungen an die Schiene Rechnung tragen und attraktive Mobilität für alle – auch in der Fläche – gewährleisten. Um eine Alternative zum Pkw zu bieten, muss die Bahn leicht zugänglich sein, flexibles Reisen ermöglichen und Tickets zu bezahlbaren und transparenten Preisen anbieten. Dabei muss gewährleistet sein, dass der **Bahnverkehr grundsätzlich kostengünstiger** ist als die Nutzung von Pkw oder Flugzeugen. Gerade Menschen mit geringem Einkommen können sich die Bahn häufig nicht leisten. Im Fernverkehr überlässt es der Sozialstaat bisher jedoch den eigenwirtschaftlich arbeitenden Bahnunternehmen allein, die Preise festzulegen.

Dabei ist der Leitgedanke wichtig, dass die Bahn den Menschen dient und nicht der Gewinnerzielung. Statt Gewinne durch das Schienennetz zu erwirtschaften, ist es im Sinne der Daseinsvorsorge Aufgabe des Bundes, die Verantwortung für einen zukunftsweisenden Ausbau des Schienennetzes zu übernehmen. Erst wenn das Angebot und die Qualität stimmen, fahren die Menschen häufiger mit dem Zug. Ein wesentlicher Baustein dafür ist die intelligente und abgestimmte **Verknüpfung der Verbindungen und die Verdichtung des Takts** zwischen den Städten, der Deutschland-Takt.[11] Jede Stunde, zur gleichen Minute, deutschlandweit. Dieser soll die Maßgabe für den weiteren **Ausbau des Bahnnetzes** sein. **Bis spätestens 2030 muss der Deutschland-Takt umgesetzt sein**.

Die **Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)** beruht auf dem Prinzip der Daseinsvorsorge. Mithilfe sogenannter Regionalisierungsmittel des Bundes an die Länder soll sein Ausbau mit einer größeren Ausweitung in die Fläche fortgesetzt werden. Hier bedarf es einer **deutlichen Erhöhung der Mittel**, um den Menschen in mehr Regionen eine echte Alternative zum Pendeln mit dem eigenen Auto zu bieten. Ein Großteil der in den letzten Jahrzehnten stillgelegten Regionalstrecken sollte wiederbelebt werden. Eine gute Anbindung an die städtischen Zentren verhindert, dass sich ländliche Bevölkerungen abgehängt fühlen.

11 Das von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer eingesetzte Zukunftsbündnis Schiene hat im Mai 2019 in einem Zwischenbericht erste Ergebnisse vorgelegt. Teil davon ist der Deutschland-Takt, ein abgestimmter, vertakteter Zugfahrplan für ganz Deutschland – von der regionalen Strecke bis hin zu den Hauptverkehrsachsen. BMVI 2019: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html

Die **standardisierte Bewertung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur** u. a. in der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans muss sich verändern, insbesondere wenn es um die Umsetzung von Vorhaben des öffentlichen Verkehrs geht. Projekte für Schieneninfrastruktur sollen einfacher realisiert werden können. Dass die Umwelt durch die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene entlastet wird, spielt in diesem Bewertungsverfahren eine zu geringe Rolle. Auch kleine Baumaßnahmen, die das Schienennetz zuverlässiger und robuster machen, werden im derzeitigen Verfahren zu wenig berücksichtigt.

Für den **Schienenpersonenfernverkehr** muss, neben einer deutlichen Erhöhung der Investitionen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans, der Deutschland-Takt zügig umgesetzt werden. Hier braucht es **mindestens eine Verdreifachung der Investitionen** in den Ausbau des Schienennetzes.

Zudem sollte der Bund mit den Infrastrukturbetreibern eine **deutliche Senkung der Trassen- und Stationspreise** vereinbaren. Die Gebühren in Milliardenhöhe, welche die DB Netz AG von allen Bahnunternehmen erhebt, machen den Verkehr auf der Schiene teuer und bremsen die Anbindung gerade von Städten abseits der Hauptachsen aus. Schließlich werden die Unterhaltungskosten der Autobahnen auch nicht in voller Höhe den Autofahrenden in Rechnung gestellt.

Zur **Stärkung des Schienengüterverkehrs** hat die Bundesregierung bereits den „Masterplan Schienengüterverkehr“ vorgelegt. Die darin enthaltenen Maßnahmen, etwa der Ausbau des Schienennetzes für 740 Meter lange Züge, die Automatisierung von Rangierbahnhöfen oder die Elektrifizierung weiterer Streckenteile, müssen nun schnellstmöglich umgesetzt werden.

6. Den Flugverkehr reduzieren

Der Flugverkehr nimmt stetig zu. Zwischen 2004 und 2018 sind die Passagierzahlen in Deutschland von rund 135 Millionen auf 222 Millionen angestiegen.[12] Ein wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist die Sparte der Billigflieger, aber auch eine vermehrte Zahl zeitsensibler Kunden, insbesondere Geschäftsreisende. Bei ehrlicher Betrachtung sind Kurzstreckenflüge jedoch kaum unter vier Stunden zu absolvieren, wenn Ab- und Anreise und Wartezeiten eingerechnet werden. Nimmt man dieses 4-Stunden-Kriterium als Grundlage, sind schon heute ein Großteil der Kurzstreckenflüge auf die Bahn verlagerbar.

Um alle innerdeutschen Flüge bis spätestens 2030 überflüssig zu machen, sind ein massiver Ausbau von Schienenknoten und die Optimierung des Bahnsystems durch einen integralen Taktfahrplan (Deutschland-Takt) notwendig. Dies muss, zusammen mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Fläche, oberste Priorität der Verkehrsinvestitionen in Deutschland der nächsten Jahre sein. Ein **Auslaufen innerdeutscher Flüge bis spätestens 2030** muss der politische Wille sein und vorangetrieben werden. Auf dem Weg

12 Statista 2019: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12552/umfrage/befoerderte-personen-im-luftverkehr/

dahin müssen innerdeutsche Flüge kontinuierlich verteuert und Alternativen günstiger und flexibler werden. **Eine Bahnfahrt muss grundsätzlich günstiger sein als der billigste Flug auf selber Strecke**. Eine Voraussetzung für den Umstieg auf die Bahn innerhalb Deutschlands ist auch, dass internationale Flughäfen gut an den Schienenverkehr angeschlossen sind, wie dies beim Drehkreuzflughafen Frankfurt der Fall ist.

Flüge verursachen hohe Folgekosten für Mensch und Klima und sind gemessen an den Schäden deutlich zu billig. Um die **externen Kosten zunehmend zu internalisieren** und Kostenwahrheit im Flugverkehr herzustellen, müssen Mehrwert-, Luftverkehrssteuer und Emissionshandel weiterentwickelt werden. Die Luftverkehrswirtschaft in Deutschland wird jährlich mit elf Milliarden Euro subventioniert. Darunter fallen sieben Milliarden Steuerbefreiung für Kerosin und 4,8 Milliarden Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Tickets.[13] Subventionen für regionale Flughäfen sind hier noch nicht enthalten. Diese **Subventionen müssen umgehend abgeschafft werden**, da sie einer der wesentlichen Wachstumstreiber der Branche sind. Sie verzerren nicht zuletzt den Wettbewerb mit der Bahn. Letztere zahlt Stromsteuer und Mehrwertsteuer auf ihre nationalen und internationalen Tickets. Auf **internationale Flugtickets** sollte künftig der volle **Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent** anfallen.

Die durch eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene freiwerdenden Slots (Zeitfenster zum Starten oder Landen eines Flugzeugs) würden allerdings ohne entsprechende zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen für mehr internationale Flüge genutzt. Bisher fehlt ein Klimaschutzinstrument, das deren Treibhausgasemissionen senkt. **Der Europäische Emissionshandel (ETS) für den Flugverkehr muss dringend reformiert werden**. Jede emittierte Tonne CO_2 verursacht derzeit laut Umweltbundesamt 180 Euro Klimakosten.[14] Langfristig müssen diese externen Kosten unter Berücksichtigung des RFI-Faktors (Radiative Forcing Index, Klimawirkungen von Flugzeugen) angelastet werden. Zudem ist ein internationales Klimaschutzinstrument nötig, das den **internationalen Luftverkehr mit einem sinkenden Emissionsdeckel** oder „Cap" versieht. Die Bundesregierung ist hier dringend gefordert, sich für eine neue internationale Vereinbarung einzusetzen, die das völlig unzureichende globale CO_2-Kompensations-System für den Luftverkehr (CORSIA) der Internationalen Luftfahrtorganisation (ICAO) ersetzt.

Deutschland muss sich auch auf EU-Ebene dafür starkmachen, dass den Mitgliedstaaten für **Flugverbindungen innerhalb der EU** umgehend eine **Mindestabgabe auf Flugtickets oder eine Mindestkerosinsteuer** mit deutlicher Lenkungswirkung vorgeschrieben wird.

Um die Luftfahrt langfristig nachhaltiger zu machen, ist eine **Förderung von synthetischen Kraftstoffen** und langfristig von Brennstoffzellen notwendig. Während ihr Einsatz in anderen Mobilitätsbereichen nicht sinnvoll ist, können synthetische Kraftstoffe im Luftverkehr dazu beitragen, ihn klimafreundlicher zu machen. Hier besteht weiterhin großer Forschungs- und Entwicklungsbedarf.

13 UBA 2016: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf

14 UBA 2019: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-02-11_methodenkonvention-3-0_kostensaetze_korr.pdf

7. Die Energiewende in der Schifffahrt einleiten

Schiffe transportieren etwa 90 Prozent der international gehandelten Güter. Das Schiff als Verkehrsträger ist sehr energieeffizient und steht pro transportierte Einheit mit seiner Treibhausgasbilanz deutlich besser da als andere Transportmittel. Dennoch darf die Schifffahrt mit ihrem insgesamt riesigen Energiebedarf im Klimaschutz nicht außen vor bleiben. Wäre die Schifffahrt ein Staat, wäre sie mit ca. drei Prozent der CO_2-Emissionen weltweit der fünftgrößte Treibhausgasemittent, noch vor Deutschland. Anzeichen für einen Rückgang oder eine Energiewende auf See gibt es bisher nicht. Schiffe werden fast ausnahmslos mit fossilen Brennstoffen betrieben – sogar die, deren Auslieferung für 2025 geplant ist. Es gibt erste Nutzungen von Windantrieben, eine Handvoll Batterie-hybride Schiffe und kleine rein elektrisch fahrende Fähren. Synthetische und Biokraftstoffe werden diskutiert, bisher ist aber noch kein Technologiepfad gefunden, der die großen Transporte CO_2-neutral machen kann.

Die internationale Seefahrt ist, ebenso wie der Luftverkehr, kein Teil des Pariser Klimaabkommens. 2018 hat sie sich jedoch als eigenes Klimaziel gesetzt, die CO_2-Emissionen bis 2050 um 50 Prozent gegenüber 2008 zu senken. Bis 2023 müssen kurzfristig wirksame Maßnahmen festgelegt werden.

Mit ihren vermehrten Fahrten durch die Nordwest- und die Nordostpassage oder mit Expeditionskreuzfahrten in die Arktis und Antarktis verursachen die Schiffe dort auch noch andere Probleme als nur durch den CO_2-Ausstoß. Die Rußemissionen, die sich auf Eis- und Schneeflächen ablagern, haben einen direkten Effekt auf die Erwärmung: Weil die Oberflächen durch den Ruß erheblich dunkler werden, absorbieren sie sehr viel mehr Sonnenstrahlung.

Wie an Land sollten **Partikelfilter und Katalysatoren zum Standard werden**. Dafür muss auf das giftige Schweröl verzichtet und auf relativ sauberen Marinediesel umgestellt werden. Für neue Schiffe müssen aber schon heute **komplett emissionsfreie Antriebe und Treibstoffe** in Anwendung gebracht werden, um neben der Luftschadstoffreduzierung auch die Klimaschutzziele zu erreichen.

Die Bundesrepublik sollte sich für verbindliche Klimaschutzziele und Maßnahmen einsetzen, die sicherstellen, dass auch die Schifffahrt ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele von Paris leistet. Hierzu gehören kurzfristige Maßnahmen wie Treibstoffsteuern, eine CO_2-Abgabe oder Geschwindigkeitsbeschränkungen. Mittelfristige Maßnahmen sollten sicherstellen, dass spätestens 2030 Schiffe bereitstehen, die CO_2-neutral angetrieben werden. **Die Schifffahrt sollte bis 2050 weitgehend emissionsfrei sein**. Sowohl auf internationaler Ebene als auch auf EU-Ebene sollte sich Deutschland für entsprechende Maßnahmen, wie beispielsweise die **Aufnahme der Schifffahrt in den europäischen Emissionshandel (ETS),** einsetzen. In allen deutschen Häfen müssen Landstrom aus erneuerbaren Energien bereitgestellt und die Abnahme für alle Schiffe verpflichtend gemacht werden, die ihre Energie aus fossilen Brennstoffen beziehen.

8. CO_2 besteuern und umweltschädliche Subventionen abbauen

Der fiskalische Rahmen aus Steuern, Abgaben und Subventionen im Verkehrssektor wurde in den vergangenen Jahrzehnten in der Absicht ausgestaltet, die fossile Mobilität zu fördern und ist dringend reformbedürftig. Die bevorstehende Transformation in ein postfossiles Zeitalter erfordert eine weitreichende Neugestaltung. Es braucht eine deutliche Lenkungswirkung, um die klima- und umweltpolitischen Ziele erreichen zu können. Die **Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und Investitionen in die Verkehrswende müssen langfristig sichergestellt werden**. Dabei ist der Zugang zu Mobilität eine Frage der sozialen Teilhabe und muss gewährleistet sein. Die **Reform des Steuer- und Abgabensystems** muss entsprechend ökologische, ökonomische und soziale Dimensionen berücksichtigen.

Zunächst ist klarzustellen, dass weite Teile des Verkehrs – insbesondere der Pkw-Verkehr – ihre externen und Infrastrukturkosten bislang nicht tragen. Die **Folgekosten durch Klimaschäden, Luftverschmutzung, Staus und Unfälle sowie der ausufernde Flächen- und Ressourcenverbrauch** spiegeln sich in den Kosten nicht angemessen wider und werden somit auf die Gesellschaft und zukünftige Generationen abgeladen. Zusätzlich profitiert der Sektor von einer Reihe milliardenschwerer umweltschädlicher Subventionen. Tatsächlich ist die steuerliche Belastung im Verkehr in Deutschland im internationalen Vergleich niedrig und allzu oft stehen kurzsichtige wirtschaftliche vor ökologischen und sozialen Interessen.

Mit Blick auf die ökologische Anreizwirkung steht das deutsche Steuersystem im Vergleich schlecht da. Viele europäische Länder haben die letzten Jahre genutzt, um die Besteuerung des Verkehrs auf ein CO_2-basiertes System umzustellen. **CO_2-abhängige Zulassungs-, Kfz- und Energiesteuern (CO_2-Steuer)** mit regelmäßigen Anpassungen sind dringend erforderlich zur Erreichung der Klimaschutzziele**. Umweltschädliche Subventionen,** wie Dienstwagenprivileg, Entfernungspauschale, Steuerbefreiungen für den Luftverkehr und die Steuervergünstigung des Diesels, hingegen müssen abgebaut oder ökologisiert werden. Die im Klimapaket der Bundesregierung von September 2019 enthaltenen Maßnahmen greifen hierbei zu kurz, laufen den Dekarbonisierungsbemühungen bei der geplanten Erhöhung der Pendlerpauschale zum Teil sogar zuwider und sind nicht ausreichend sozial ausgewogen. Der vorgesehene CO_2-Preispfad ist auch nach einer ersten Korrektur durch den Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat weiterhin zu wenig ambitioniert und vor allem zu kurzfristig angelegt.

Auch die Subventionierung von Elektrofahrzeugen greift zu kurz. Sie fördert die Anschaffung von Zweit- oder Drittwagen und zementiert die Vorherrschaft des Autos. Ein **zeitlich begrenzter Bonus für kleine, effiziente Elektrofahrzeuge** muss daher **in Begleitung eines Malus** kommen, **der hoch emittierende Fahrzeuge deutlich verteuert und den Bonus finanziert**.

Perspektivisch stellt die Elektrifizierung des Verkehrs ein Finanzierungsproblem dar, da die Energiesteuer auf Benzin und Diesel als wichtigste Finanzierungsquelle zurückgehen wird. Mittelfristig muss die **Einführung einer intelligenten, fahrleistungs- und emissi-**

onsabhängigen Pkw-Maut auf allen Straßen vorbereitet werden. In einem abgestimmten Steuer- und Finanzierungskonzept kann sie eine zentrale Rolle spielen.

Die **Einnahmen der CO_2-Bepreisung** sollten so verwendet werden, dass sie Härtefälle auffangen und ihre Rückverteilung zur Stärkung der **sozialen Gerechtigkeit** beiträgt. Vom Status quo der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung profitieren an vielen Stellen privilegierte Bevölkerungsgruppen – z. B. aufgrund der Subventionierung und geringen steuerlichen Belastung des Straßen- und Luftverkehrs.

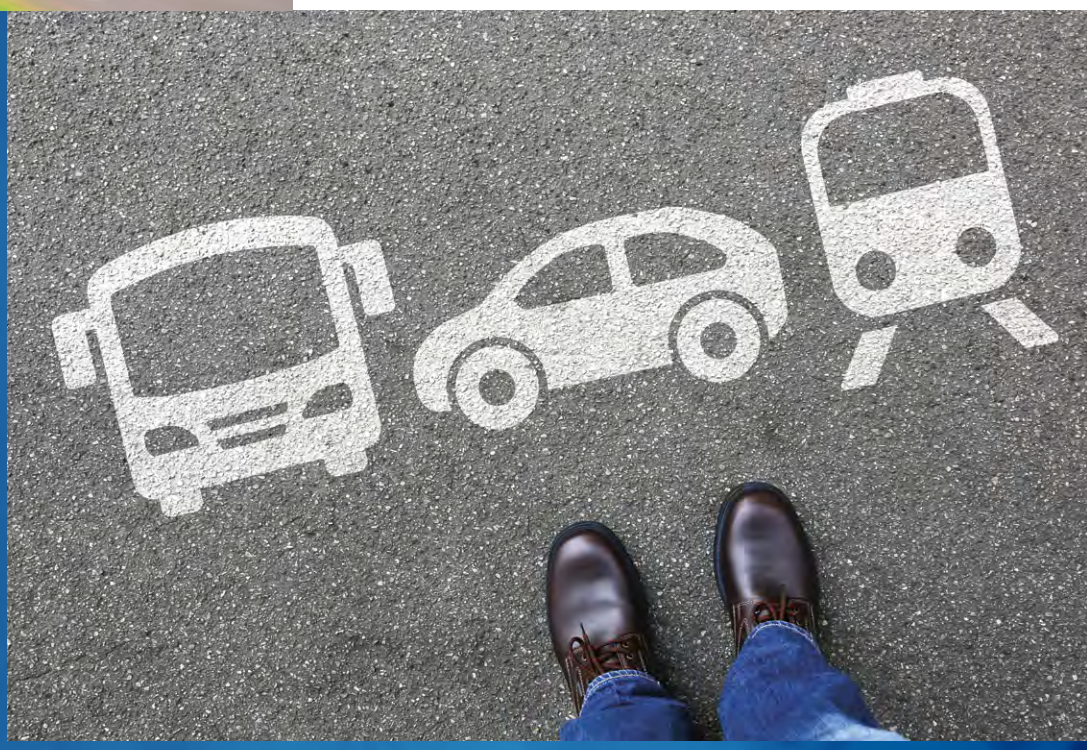
Um den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, muss die **Lkw-Maut deutlich erhöht**, auf weitere Straßen und Fahrzeugtypen ausgeweitet und noch stärker an den externen Kosten ausgerichtet werden, etwa durch **CO_2-abhängige Mautsätze**. Deren Einnahmen sollten auch für Investitionen in andere Verkehrsträger genutzt werden können.

9. Die Verkehrswende in Europa voranbringen

Deutschland ist als Flächenland in der Mitte Europas zentral für die europäische Verkehrswende. Doch derzeit verhindert Deutschlands Politik viel zu oft die Verkehrswende in der Europäischen Union (EU). Der fortlaufende Ausbau der Autobahnen in Deutschland fördert die Zunahme des transeuropäischen Schwerlast- und Pkw-Verkehrs, insbesondere da der Ausbau der Schienenstrecken massiv hinter den Bedarfen zurückbleibt. Der europäische Schienengüterverkehr stagniert, die relativ umweltfreundliche europäische Binnenschifffahrt geht zurück.

Der massiv bezuschusste Neubau und die Erweiterung der Flughäfen führen zu immer mehr innereuropäischem Flugverkehr. Bahnverbindungen ins europäische Ausland und zwischen EU-Mitgliedsländern sind über viele Jahre immer unattraktiver geworden. Mit Unterstützung der Bundesregierung hat die Deutsche Bahn so den Betrieb von Nachtzügen eingestellt. Trotz erster positiver Entwicklungen in Europa muss diese Entwicklung umgekehrt werden.

Die EU sollte ab sofort ihren Förderschwerpunkt vom Ausbau von Straßen und Flughäfen auf den Ausbau von Bahninfrastruktur und Binnenschifffahrt verlagern. Dabei geht es vor allem um ein europäisches Programm zur **Stärkung des transeuropäischen Zugverkehrs**, sowohl für Personen als auch für Güter. Unter dem Stichwort „Shift to rail“ geht es dabei um **Investitionen in neue europäische Schienenverbindungen**, um den Aufbau eines **europäischen Fahrkartensystems** und einen **Europatakt** für bezahlbare und attraktive Fernzugverbindungen bei Tag und Nacht. Die Bundesregierung ist hierfür als antreibende Kraft in Brüssel und gegenüber anderen Mitgliedstaaten besonders gefragt. Zusammen mit den anderen Flächenländern, vor allem Frankreich und Polen, sollte sie sich jetzt auf EU-Ebene für dieses Programm stark machen.



www.klima-allianz.de

Die Mitgliedsorganisationen der Klima-Allianz Deutschland:

Klima Allianz Deutschland

Impressum

Herausgeber
Klima-Allianz Deutschland
V.i.S.d.P.: Dr. Christiane Averbeck
Invalidenstr. 35
10115 Berlin
Tel.: 030.780 89 95-10
info@klima-allianz.de

Die **Klima-Allianz Deutschland** ist das breite gesellschaftliche Bündnis für den Klimaschutz. Mit mehr als 130 Mitgliedsorganisationen aus den Bereichen Umwelt, Kirche, Entwicklung, Bildung, Kultur, Gesundheit, Verbraucherschutz, Jugend und Gewerkschaften setzt sie sich für eine ambitionierte Klimapolitik und eine erfolgreiche Energiewende auf lokaler, nationaler, europäischer und internationaler Ebene ein. Ihre Mitgliedsorganisationen repräsentieren zusammen rund 25 Millionen Menschen.
Weitere Informationen zur Arbeit der Klima-Allianz Deutschland finden sich unter
www.klima-allianz.de
www.facebook.com/klimaallianz
twitter @klima_allianz

Mai 2020

© Titel: ArTo – stock.adobe.com; weitere Fotos: Quality Stock Arts – stock.adobe.com; ismael juan salcedo / Photocase; Markus Mainka – stock.adobe.com | Gestaltung: Odenthal Design