

## 10 Weichenstellungen für Klima und Verkehr

In keinem Politikfeld ist der Reformstau größer als in der Verkehrspolitik. Auch wenn längst bekannt ist, was zu tun ist: Deutschland hinkt sowohl den eigenen Zielen als auch vielen anderen Staaten hinterher.

Zur Bundestagswahl haben die Allianz pro Schiene, der DNR und Greenpeace zentrale Maßnahmen für einen kraftvollen Start in die Verkehrswende zusammengestellt.

Im Kern geht es dabei um die

- **Antriebswende** vom Verbrenner zum elektrischen Antrieb
- **Verkehrswende** vom Pkw und Lkw auf Schiene, Bus und Rad,

damit wir insgesamt die CO<sub>2</sub>-Ziele für den Verkehr erreichen.

### Die Antriebswende

1. **100 Prozent E-Mobilität bei neuen Pkw** - Elektro-Autos sind der richtige Weg: sie verursachen pro gefahrenem km halb so viel CO<sub>2</sub> wie Verbrenner.

Die Neuzulassung von Pkw mit Verbrennungsmotoren muss noch in diesem Jahrzehnt enden. Die Entscheidung für ein Ende der Neuzulassung muss gekoppelt werden mit einem Transformationsprogramm für die Beschäftigten der Automobilindustrie.

2. **Elektrifizierungsgrad von mindestens 75 Prozent bis 2030 im deutschen Schienennetz und 100 Prozent der Grenzübergänge.** Auch auf der Schiene ist die Elektrifizierung abzuschließen. Dafür muss unter anderem der Planfeststellungsvorbehalt für sämtliche Elektrifizierungsvorhaben der Schieneninfrastruktur unabhängig von der Streckenlänge entfallen, da Fahrleitungsanlagen Zubehör für Eisenbahnstrecken sind.

### Verkehrswende durch das Angebot

Parallel verdoppeln wir bis 2035 den Modalanteil der Umweltmodi (Schiene, Bus, Rad). Für den Schienenverkehr bedeutet dies

- im Personenverkehr von 10% auf über 20%.
- im Güterverkehr von 19% auf über 30%

Dabei liegt der Fokus darauf, die Umweltmodi schneller, komfortabler, preiswerter - also attraktiver - zu machen. Dann wechseln die Menschen und Unternehmen gerne und in großer Zahl.

- 3. Die Mittel für den ÖPNV linear bis 2025 verdoppeln** - Im ÖPNV ist Reisezeit ein schlagendes Argument für den Umstieg vom Pkw auf Schiene und Bus. Das geht vor allem über mehr und schnellere Verbindungen. Um das zu finanzieren, werden die Mittel der öffentlichen Hand für den ÖPNV schrittweise bis 2025 gegenüber 2020 verdoppelt.
- 4. Mobil ohne Auto mit ÖPNV-Mobilitätsgarantie** durch Umsetzung des Deutschlandtaktes und Festlegung von Mindeststandards zur ÖV-Anbindung auch kleinerer Ortschaften nach Schweizer Vorbild in allen Bundesländern. Der ÖPNV muss deutschlandweit als kommunale Pflichtaufgabe festgelegt werden. Wir fordern eine mindestens stündliche Anbindung auch für kleinere Orte mit Bus, Bahn oder flexiblen Bedienformen wie z.B. dem Rufbus. Hauptachsen sollen mindestens halbstündlich bedient werden; PlusBus-Programme ergänzen die Schienenverbindungen.
- 5. Genehmigung neuer, aufkommensstarker Industrie- und Logistik-Standorte nur noch mit multimodaler Anbindung** (Straße/Schiene oder Straße/Wasserstraße). Jedes Gewerbegebiet bekommt mit Steuergeld einen Straßenanschluss. Gleisanschlüsse gibt es in Deutschland bislang nur mit finanzieller Beteiligung der Unternehmen. Dies führt dazu, dass Gleisanschlüsse häufig gar nicht erst gebaut werden. Bundesgesetzlich muss festgeschrieben werden: neue, aufkommensstarke Gewerbegebiete dürfen nur mit Gleisanschluss genehmigt werden.

## Verkehrswende durch mehr und bessere Infrastruktur

- 6. Moratorium und Überprüfung noch nicht im Bau befindlicher Neu- und Ausbauvorhaben von Autobahnen und Bundesstraßen.** Die Mittel werden stattdessen dringend benötigt, um in Stadt und Land die Schieneninfrastruktur, den ÖPNV in Gänze und den Radverkehr zu fördern.
- 7. Schienennetz des Bundes muss deutlich wachsen.** Ohne mehr Kapazität und neue Gleise können die Marktanteilssteigerungen im Schienenverkehr nicht erreicht werden. Dafür müssen der Deutschlandtakt rasch realisiert und hunderte Streckenkilometer schnellstmöglich ausgebaut und reaktiviert werden.
- 8. Wirksame Verbesserung von Planungsvorhaben beim Schienenausbau.** Infrastrukturprojekte sind strikt nach dem Klima- und Verkehrsnutzen zu priorisieren und das Planungsmanagement ist deutlich zu verbessern. Dazu gehört die Stärkung der personellen Ausstattung von Planungsbehörden und die konsequente Durchführung einer frühzeitigen, transparenten und inklusiven Öffentlichkeitsbeteiligung.

## Verkehrswende durch Stopp der Subvention von Öl und Individualverkehr

Nicht die Verkehrswende, sondern der Status Quo kostet uns enorme Summen. Deshalb:

- 9. Kostenwahrheit im Verkehr mit sozialem Ausgleich** (Internalisierung externer Kosten). Dazu gehört, den CO<sub>2</sub>-Preis bis 2030 schrittweise über das bislang beschlossene Maß zu erhöhen. Gleichzeitig kann die Bundesregierung mit einer Mobilitätspauschale für einen sozialen Ausgleich bei Menschen mit geringem Einkommen sorgen.
- 10. Abbau umweltschädlicher Subventionen.** Der Verkehrssektor wird hochgradig verzerrt durch ein Füllhorn an Subventionen, die sowohl die Antriebswende als auch die Verkehrswende verzögern und erschweren. Mit rund 30 Milliarden Euro pro Jahr wird der fossile Verbrennungsmotor, das Auto, das Flugzeug massiv subventioniert. Dabei sind diese Subventionen nicht einmal sozial gerecht, sondern bevorteilen die Gutverdiener. Ohne einen sozialverträglichen Abbau dieser Subventionen ist kein Klimaschutz im Verkehr erreichbar.

Gegen ein Dieselprivileg von 8 Milliarden pro Jahr lässt sich das E-Auto kaum in die Masse bringen. Das Dienstwagenprivileg mit rund 3- 5,5 Milliarden pro Jahr bestimmt, welche Autos auf den Gebrauchtwagenmarkt des Jahres 2023 oder 2024 gehandelt werden. Solange mit steuerbefreitem Kerosin und mehrwertsteuerbefreiten Ticketpreisen der Flugverkehr um 12 Milliarden Euro pro Jahr subventioniert wird, wird der Urlaub mit dem Zug etwas für die ökologische Avantgarde bleiben und nicht für die breite Masse. Diese Subventionen müssen abgebaut werden. Ein solcher Abbau mildert die Anreize für klimaschädliche Verkehrsmittel und setzt die finanziellen Mittel frei, um die klimafreundlichen Verkehrsmittel attraktiver zu machen.

Berlin, den 27. April 2021