

## DEUTSCHLANDS VERKEHRTE VERKEHRSPOLITIK

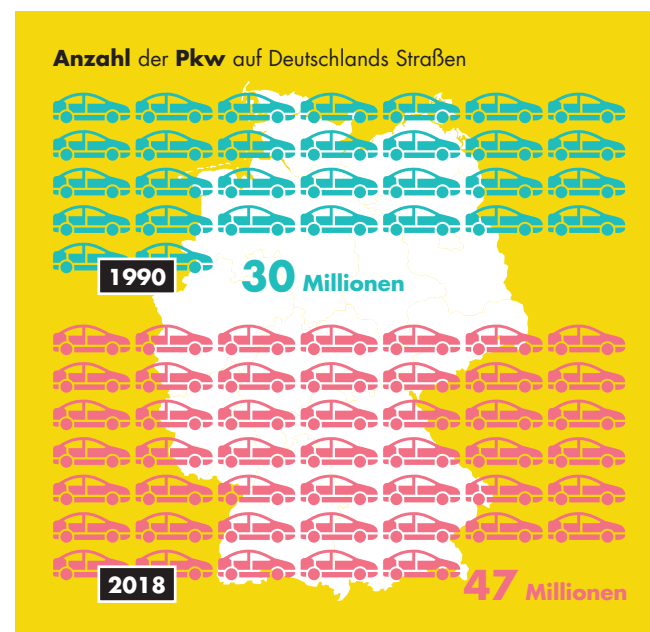
Wie wäre es, wenn wir durch unsere Städte gehen, dabei tief durchatmen und eine von stinkenden Dieseln und Benzinern befreite Mobilität genießen könnten? Und wie wäre es, wenn wir uns überall aufs Fahrrad schwingen und auf extrabreiten Radwegen sicher und entspannt zur Arbeit fahren könnten? Wenn man, egal wo, auf dem Land stündlich oder gar halbstündlich mit dem Bus, der Bahn oder einem günstigen Shuttle-Service von A nach B käme? Wie wäre es, wenn ein sehr gutes Angebot von Bus und Bahn, sehr gut ausgebaute Fuß- und Radwege und günstige und gut verfügbare Leihfahrzeuge Privatautos schlichtweg überflüssig machen würden?

### Falsch abgebogen: Bahnnetz gekürzt, Straßennetz ausgebaut

Eine entspannte, unkomplizierte und klimafreundliche Mobilität ist möglich – in anderen Ländern wie in Dänemark, den Niederlanden oder der Schweiz wird diese bereits gelebt und gefördert. In Deutschland sind wir aber weit davon entfernt. Seit Jahrzehnten verfolgt die Bundesrepublik eine Verkehrspolitik, die uns sehenden Auges immer tiefer in die Klimakrise und den Verkehrskollaps führt. Seit Jahrzehnten wird dem Auto Vorrang vor allen anderen Verkehrsmitteln gegeben. Das deutsche Straßennetz wurde seit 1994 um über 250.000 Kilometer verlängert. Zuletzt wurden etwa 10.000 Kilometer neue Straßen pro Jahr fertiggestellt – umgerechnet sind das 192 Kilometer pro Woche. Das Eisenbahnnetz hingegen wurde seit den neunziger Jahren um 5.534 Kilometer gekürzt.

### Fehlgeleitet: Milliarden Euro an umweltschädlichen Subventionen

Ob die vergünstigte Dieselsteuer, die Dienstwagenbesteuerung oder die Kerosinsteuerbefreiung: Derzeit subventioniert die Bundesregierung umweltschädliche Verkehrsmittel direkt auf Kosten der Steuerzahler mit insgesamt 28,6 Milliarden Euro – pro Jahr. Die Subventionen heizen ein überproportionales Wachstum des Pkw- und des Luftverkehrs an – zulasten der Bahn und anderer umweltfreund-



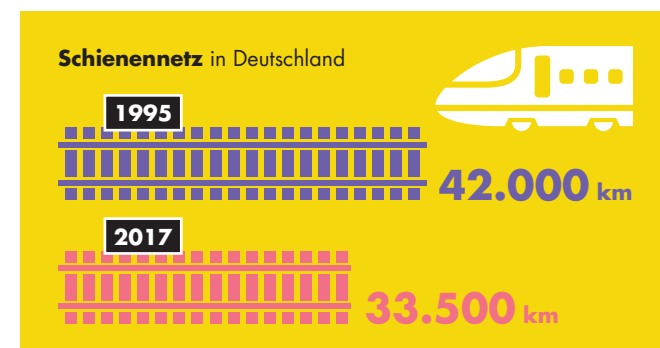
licher Verkehrsmittel. Dazu weigert sich die Bundesregierung, gesetzliche Regelungen durchzusetzen, welche die Autos zeitnah effizienter, leichter, ressourcensparender und klimafreundlicher machen!

### Unbegrenzt: Das Wachstum der Automobilität

Die Folge der autofixierten Politik in Deutschland: Waren 1990 noch 30 Millionen Autos auf den Straßen unterwegs, sind es inzwischen 47 Millionen Pkw. Davon waren im Jahr 2018 gerade einmal 83.000 elektrisch betrieben. 99,8 Prozent aller in Deutschland zugelassenen Autos fahren nach wie vor – Klimakrise hin, Fridays for Future her – mit fossilen Kraftstoffen. Und nicht nur das: Dank fehlender Regulierung werden die verkauften Autos Jahr für Jahr schwerer, größer und PS-stärker. Inzwischen sind Pseudogeländewagen, sogenannte SUV, das meistverkaufte Fahrzeugsegment in Deutschland. In unseren Städten muten viele von ihnen wie Panzer an, die alle anderen Verkehrsteilnehmer endgültig an den Rand verbannen.

### Ohne Zukunft: klimaschädlicher Verkehr

Auch der Lieferverkehr, der Lkw-Verkehr und der enorm klimaschädliche und doch hoch subventionierte Luftverkehr nehmen seit Jahren zu. Und das alles, obwohl sich Deutschland bereits 1992 – beim Weltumweltgipfel in Rio de Janeiro – mit 153 Staaten zu einer nachhaltigen, ressourcenschonenden Entwicklung verpflichtet hat. Im Jahr 1997 unterzeichnete Deutschland zudem das Kyoto-Protokoll und verpflichtete sich damit, seine CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 1990 deutlich zu senken. Das ist im Verkehr bislang nicht geschehen: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen lagen 2018 mit rund 162 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr auf demselben Niveau wie 1990. Der Verkehr ist damit für ca. ein Fünftel aller CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland verantwortlich und der wesentliche Grund dafür, dass die Bundesregierung ihre CO<sub>2</sub>-Minderungsziele für 2020 verfehlen wird.



## MOBILITÄTSWENDE: GEHT DOCH!

Es gibt europaweit unzählige Beispiele dafür, wie das Verkehrssystem umweltschonender und lebenswerter umgestaltet werden kann:

Das **niederländische Utrecht** war in den 1960er Jahren eine typische Auto-Stadt – alles hatte sich dem motorisierten Verkehr unterzuordnen. Heute hat die Stadt das Motto »Utrecht – we all cycle!«. Die ehemalige Autobahn über einem innerstädtischen Kanal wurde rückgebaut. Die Stadt hat das größte Fahrradparkhaus der Welt für insgesamt 12.500 Fahrräder gebaut und inzwischen 245 Kilometer vom Autoverkehr getrennte Radwege. 125.000 Menschen – also jeder dritte Einwohner – pendeln täglich mit dem Fahrrad in die Stadt. Utrecht gibt pro Kopf 132 Euro für den Radverkehr aus – ein vielfaches mehr als deutsche Städte.

**Norwegen** hat entschieden, dass ab dem Jahr 2025 kein Neuwagen mehr mit fossilen Brennstoffen betrieben werden darf. Bereits heute fährt knapp die Hälfte der neu zugelassenen Fahrzeuge in dem Land elektrisch. In Deutschland gibt es bislang keinen Beschluss zum Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor, und 99 Prozent aller Neufahrzeuge werden mit fossilem Treibstoff betrieben.

**Schweden** will die Emissionen des nationalen Verkehrs bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 um mindestens 70 Prozent reduzieren. Dabei ist zwar der nationale Flugverkehr ausgenommen, trotzdem ist das Ziel wesentlich ambitionierter als von Deutschland. Hierzulande sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr bis 2030 lediglich um 40 bis 42 Prozent im Vergleich zu 1990 verringert werden.



Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland

Die **Schweiz** hat im öffentlichen Verkehrssystem so ziemlich alles, was wir in Deutschland noch nicht haben: Ein System aus einem Guss, das sämtliche Verkehrsmittel integriert und im Takt aufeinander abstimmt. Die Schweizerische Bundesbahn fährt jede größere Stadt im Halbstundentakt an, manche sogar im Viertelstundentakt, fast jedes Dorf auch im entlegensten Alpental ist an das Netz angeschlossen. Während die Schweiz 383 Euro pro Bürger im Jahr 2015 in ihr Schienennetz investierte, waren es in Deutschland gerade einmal 56 Euro. Nur rund neun Prozent aller Personenfahrten entfallen in Deutschland auf den Zug, in der Schweiz sind es 20 Prozent. Und dort laufen 40 Prozent des Güterverkehrs über die Schiene, in Deutschland nur rund 18 Prozent.

Diese Beispiele zeigen: Eine andere, nachhaltigere Mobilität zum Nutzen des Klimas und der Menschen ist möglich. Es braucht nur den politischen Willen. Der BUND wird sich mit aller Vehemenz weiterhin für die Mobilitätswende einsetzen – in Berlin, auf Länderebene und vor Ort. Unterstützen Sie uns dabei!

## MOBILITÄTSWENDE SELBER MACHEN!

Eine Mobilitätswende hin zu mehr Bus und Bahn, zu mehr Rad- und Fußverkehr und deutlich weniger Pkw-Verkehr steigert die Lebensqualität von uns allen. Legen Sie einfach selbst damit los!

Lassen Sie das eigene Auto einfach mal öfter stehen, schwingen Sie sich häufiger aufs Rad, nutzen Sie die Bahn und probieren Sie Sharing-Angebote aus!

Und: Engagieren Sie sich beim BUND für die Verkehrswende! Möglichkeiten dazu finden Sie unter [www.bund.net/mitmachen](http://www.bund.net/mitmachen)

Mehr Informationen zur  
Mobilität von morgen finden Sie unter:  
[www.bund.net/mobilitaet](http://www.bund.net/mobilitaet)

# RAUS AUS DEM VERKEHRSKOLLAPS – REIN IN EINE ENTSPANNTE UND KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT FÜR ALLE!



## DER VERKEHR HEUTE SCHADET DEN MENSCHEN

Die autofixierte Verkehrspolitik ist nicht nur schlecht für unser Klima, sondern für alle Verkehrsteilnehmer\*innen: für Autofahrer\*innen im Stau in der Stadt oder auf der Autobahn, für Radfahrer\*innen beim Spießbrutenfahren zwischen Lkw und SUV in der Stadt, für ältere Menschen auf dem Land ohne Bus- oder Bahnanbindung und für Fußgänger\*innen, die an lauten und stinkenden Straßen ewig lang auf Grün warten müssen.

### Schlechte Luft in den Städten

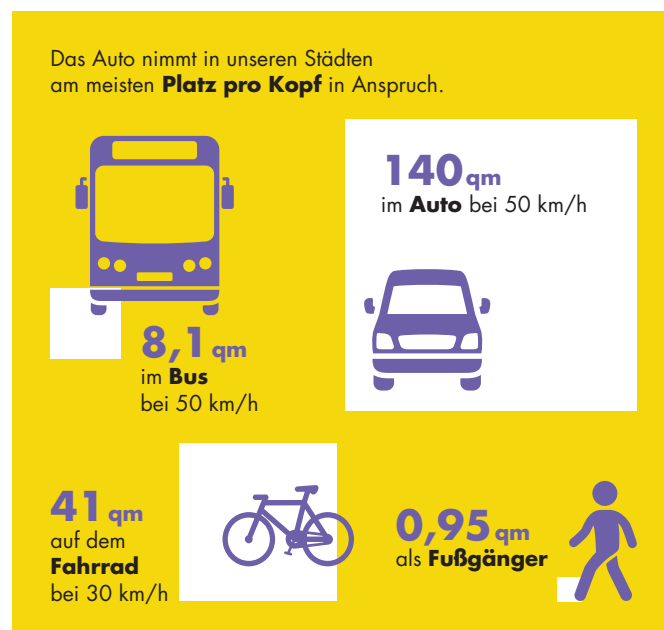
2018, also drei Jahren nach Bekanntwerden des Diesel-Abgasskandals um illegal manipulierte Abgasanlagen, lagen hierzulande die Stickstoffdioxid(NO<sub>2</sub>)-Werte in 57 Städten über dem europaweiten, gesetzlichen Grenzwert. Zu hohe Stickoxidwerte in der Luft können zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Asthma, Diabetes, Schlaganfall und Bluthochdruck führen. Das Umweltbundesamt führt allein 437.000 Zucker-Erkrankungen im Jahr 2014 auf die hohe NO<sub>2</sub>-Belastung in der Luft zurück. Auch das noch gefährlichere Feinstaubproblem ist noch lange nicht gelöst: In 134 deutschen Städten liegt die Feinstaubbelastung über den Werten, die die Weltgesundheitsorganisation WHO für angemessen erachtet.

### Hohe Lärmbelastung in Städten und Dörfern

Drei Viertel aller Menschen in Deutschland fühlen sich in ihrem Wohnumfeld durch Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt. Lärm kann Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Depressionen auslösen und die Leistungsfähigkeit senken. Die in deutschen Städten und Dörfern zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h verstärkt die Lärmbelastung: Das menschliche Ohr nimmt Verkehr bei Tempo 50 doppelt so laut wahr wie bei 30 km/h.

### Viele Tote und Verletzte

Tempo 30 innerorts hätte einen weiteren wichtigen Vorteil: Die Verkehrssicherheit würde sich dadurch deutlich erhöhen. Im Moment verunglücken täglich rund 700 Menschen im Straßenverkehr in unseren Städten und Dör-



fern. Im Jahr 2018 kamen 342 Fußgänger\*innen und 255 Fahrradfahrer\*innen innerorts ums Leben. Durch Tempo 30 verringert sich der Bremsweg eines Pkw gegenüber 50 km/h um mehr als die Hälfte. Die Wahrscheinlichkeit, durch den Aufprall getötet zu werden, sinkt bei Tempo 30 sogar um zwei Drittel.

Insgesamt verlieren pro Tag in Deutschland neun Menschen im Straßenverkehr ihr Leben. Deutschland ist das einzige Industrieland der Welt ohne eine generelle Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen. Dabei könnten etwa 100 Verkehrstote pro Jahr und zahlreiche teils schwer Verletzte vermieden werden, wenn ein Tempolimit von 120 km/h eingeführt würde. Die meisten Verkehrstoten gibt es auf den Landstraßen – auch hier würde eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h Leben retten.

### Eine andere Mobilität ist nötig und möglich

Die gute Nachricht ist: Immer mehr Menschen haben die autofixierte Verkehrspolitik satt. Sie organisieren Radentscheide, demonstrieren für autofreie Viertel und gedenken zu Hunderten öffentlich den Menschen, die im Verkehr ihr Leben verloren haben. 90 Prozent der Menschen in Deutschland finden, dass es zu einem guten Leben beiträgt, wenn der Einzelne nicht mehr auf das eigene Auto angewiesen ist. Na dann: Los geht's!



## WIR FORDERN DIE MOBILITÄTSWENDE: JETZT!

Was muss getan werden, damit die Vision einer klimaschonenden, entspannten, sicheren und bezahlbaren Mobilität verwirklicht und die Abhängigkeit vom eigenen Auto beendet werden kann?

### Bundesregierung: Raus aus der Untätigkeit!

Deutschland hat sich gemeinsam mit der Weltgemeinschaft im Klimaabkommen von Paris im Dezember 2015 verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Erwärkung zwei Grad Celsius nicht übersteigt und möglichst unter 1,5 Grad bleibt. Für den Verkehr gibt es bereits das Zwischenziel, die jährlichen Treibhausgase bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 abzusenken, also um 68 bis 71 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Um die Erderhitzung auf 1,5 Grad zu begrenzen, reicht dieses Ziel jedoch nicht aus, es muss mehr CO<sub>2</sub> eingespart werden. Klimaforscher\*innen warnen eindringlich davor, dass bei einer Erderwärmung von mehr als 1,5 Grad Risiken der Erderwärmung wie extreme Wetterereignisse exponentiell zunehmen werden.

Der Fokus der für den Verkehr Verantwortlichen liegt allerdings auf einem beherzten: Weiter so. Nach dem Willen der Bundesregierung und der Automobilindustrie soll alles beim Alten bleiben – die »Antriebswende« wird's schon richten. Heißt: Als Lösung propagiert werden ein bisschen mehr E-Mobilität und alternative oder synthetisch hergestellte Kraftstoffe bei gleichbleibendem oder sogar steigendem Verkehr. Weniger Pkw-, Lkw- oder Flugverkehr? Fehlanzeige. Gerechte und höhere Kosten für klimaschädliche Verkehrsmittel? In weiter Ferne. Tempolimit auf Autobahnen? Gegen jeden Menschenverstand!

### Die Lösungen liegen auf der Hand

Die wichtigste Devise für die Mobilitätswende lautet: Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern. Also alles daran zu setzen, klimaschädlichen Verkehr zu verringern, umweltfreundliche Verkehrsmittel wie die Schiene zu stärken und die Verkehrsmittel, auf die nicht verzichtet werden kann, zu verbessern und ressourcenschonender zu machen.

Der BUND setzt sich für eine grundlegende Mobilitätswende ein – weg vom massenhaften klima- und gesundheitsschädlichen Verkehr, hin zu einer intelligent verknüpften Mobilität, die das Klima und die Menschen schützt. Folgende Maßnahmen sind dafür notwendig:

### 1. Pkw-Verkehr und Kurzstreckenflüge deutlich reduzieren

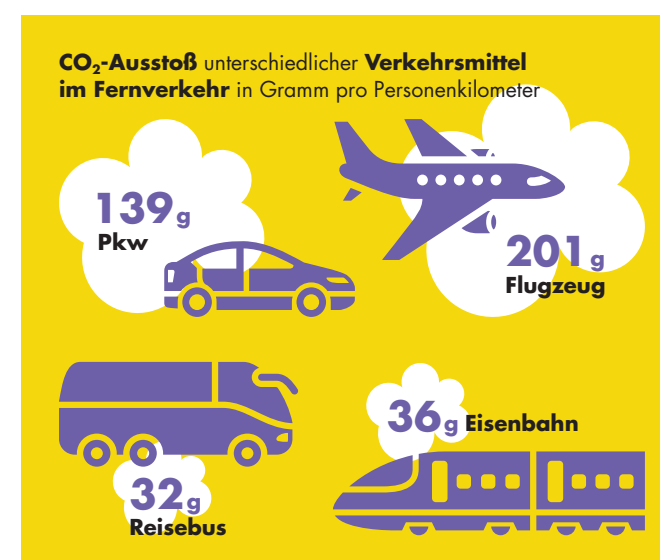
Der BUND geht davon aus, dass durch eine massive Ausweitung und Verbesserung von Bus und Bahn sowie des Radverkehrs der Pkw-Bestand in Deutschland deutlich gesenkt werden kann: von heute 47 Millionen Autos auf



32 Millionen im Jahr 2030 und 17 Millionen Fahrzeuge in 2050. Dazu muss der Bundesverkehrswegeplan, der die Infrastrukturausgaben des Bundes bis zum Jahr 2030 festlegt, grundsätzlich überarbeitet werden. Die dringend benötigten öffentlichen Gelder dürfen nicht, wie geplant, zum großen Teil für den Neubau von Straßen verwendet werden, sondern müssen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und in die Fahrradinfrastruktur fließen. Im Schienennetz müssen Engpässe beseitigt und alte Strecken reaktiviert werden. Kurzstreckenflüge können umgehend reduziert werden: 200.000 Flüge sind grundsätzlich und sofort auf die Bahn verlagerbar, da ihre Flugziele innerhalb von weniger als vier Stunden per Fernzug erreichbar sind.

### 2. Umweltschädliche Subventionen abschaffen

Alle Subventionen, welche die Nutzung umweltschädlicher Verkehrsmittel begünstigen, müssen abgebaut werden. Gleichzeitig sollten Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gegeben werden. Die vergünstigte Steuer für den Dieseldieselkraftstoff und das Dienstwagenprivileg für große und schwere Fahrzeuge gehören abgeschafft. Kerosin muss besteuert und die Mehrwertsteuer für internationale Flüge eingeführt werden. Der Schienenverkehr sollte komplett von der Mehrwertsteuer befreit werden. Dem Lkw-Verkehr müssen die durch ihn entstehenden Umwelt-, Gesundheits- und Infrastrukturkosten über die Lkw-Maut angelastet werden.



### 3. Sparsame Pkw begünstigen, Spritschlucker belasten

Wer zukünftig ein kleines, ressourcen- und energieeffizientes Fahrzeug kauft, sollte dafür einen Zuschuss erhalten. Käufer von Spritschluckern und schweren SUVs hingegen sollten eine Abgabe zu leisten haben. Eine solche sogenannte Bonus-/Malus-Regelung beim Neuwagenkauf reizt den Kauf von kleineren und sparsameren Autos an und schreckt vor dem Kauf von umweltschädlichen Pkw ab. Gleichzeitig wird der Staatshaushalt nicht belastet, da die Zuschüsse durch die Abgaben finanziert werden.

### 4. Elektromobilität ressourcenschonend ausbauen

Bis spätestens 2035 dürfen im Verkehr nur noch regenerative Energien eingesetzt werden. Auf Biomasse muss sofort verzichtet werden. Synthetisch erzeugte Kraftstoffe sind wenn, dann im Flugverkehr eine denkbare Antriebsart. Um den Ausbau der Elektromobilität umweltschonend voranzubringen, ist es wichtig, dass E-Autos klein, leicht und sparsam sind. Ein Auto, das groß und schwer ist kann – egal mit welchem Antrieb – nicht umweltfreundlich sein. Der Energieaufwand, das Auto beziehungsweise seine Batterie zu bauen und um es von A nach B zu bewegen, ist viel zu hoch. Klar ist auch: Es ist nicht nachhaltig, 47 Millionen Pkw elektrisch zu betreiben. Zum Schutz knapper Ressourcen muss der Pkw-Verkehr in großem Umfang verringert werden.

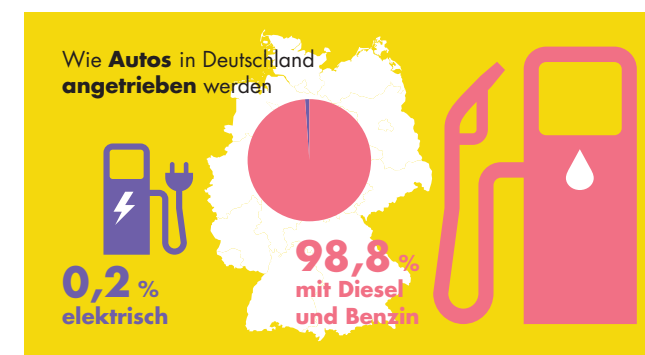
### 5. Tempolimits 120/80/30 einführen

Die am schnellsten wirksame Maßnahme, um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu mindern und die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten zu reduzieren, ist ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen, von 80 km/h auf Landstraßen und eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h in Städten und Dörfern einzuführen. Es gibt kein einziges vernünftiges Argument gegen diese Maßnahme.

### 6. Städte lebenswert gestalten

Wir fordern eine sichere, gesunde und klimafreundliche Mobilität in unseren Städten. Dazu muss der Straßenraum künftig durch die Änderung der Planungsrichtlinien »von außen nach innen« geplant werden, das heißt: Bei der Straßenplanung muss der Platz zuerst an Radfahrende und Fußgänger\*innen vergeben und ihnen ein sicheres und komfortables Vorankommen garantiert werden. Den Rest des Platzes, das »Innere« der Straße, gibt's dann für Bus und Bahn und zuletzt: für den möglichst geteilt genutzten Autoverkehr.

Darüber hinaus müssen die Zuschüsse des Bundes für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von einer Milliarde pro Jahr umgehend auf mindestens zwei Milliarden Euro pro Jahr angehoben werden. Nötig ist ein 10-Jahresprogramm (ausgestattet mit 25 bis 30 Milliarden Euro), um kostengünstige und kundengewinnende ÖPNV-Projekte auszubauen. Dazu gehören besonders Straßenbahnprojekte, Oberleitungsbus-Projekte und kurze Bus-



strecken mit Auflademöglichkeiten für batteriebetriebene E-Busse. Kommunen sollten mindestens 30 Euro pro Kopf und Jahr in den Radverkehr investieren, im Moment sind es durchschnittlich fünf Euro. Für weitgehend autofreie Innenstädte braucht es zudem deutlich weniger und deutlich teurere Parkplätze auch beim Bewohnerparken.

### 7. CO<sub>2</sub>-Abgabe einführen

Einen wesentlichen Beitrag zur Förderung klimafreundlicher Mobilität und zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen kann eine CO<sub>2</sub>-Abgabe leisten. Sie könnte für die Nutzung aller Verkehrsmittel erhoben und sozialverträglich an die Zahlungspflichtigen rückerstattet werden. Für die Nutzung von klimaschädlichen Verkehrsmitteln würde man so künftig mehr bezahlen als für Klimafreundliche. Wirtschaftlich Schwächere, die kleinere oder keine Autos fahren und nicht fliegen, erhalten über eine einheitliche Pro-Kopf-Rückerstattung deutlich mehr zurück, als sie einzahlen.

### 8. Neue Mobilitätskonzepte mit öffentlichem Verkehr verknüpfen

Geteilte Verkehrsmittel können entscheidend dazu beitragen, den privaten Pkw-Verkehr zu verringern. Aber nur, wenn sie das Angebot des öffentlichen Verkehrs ergänzen und intelligent mit ihm verzahnt werden. Der Ausbau von Carsharing, Ridesharing und Leihangeboten muss im öffentlichen Interesse erfolgen.

Für uns gehen Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit Hand in Hand. Das eine kann ohne das andere nicht gelingen. Die Mobilitätswende ist eine Riesenchance und muss für alle zugänglich sein. Deshalb ist es eine wichtige Aufgabe unserer Gesellschaft, dort für finanzielle Unterstützung zu sorgen, wo es nötig ist.