

Stellungnahme zum

## Entwurf eines Klimaschutzprogramms 2023 der Bundesregierung

Berlin, 14.08.2023

### Vorbemerkung zum Klimaschutzprogramm

In der Einleitung zum Klimaschutzprogramm wird richtigerweise auf die Herausforderungen hingewiesen. So heißt es dort: „In nahezu allen Sektoren [...] besteht angesichts der unzureichenden Emissionsreduktion in der Vergangenheit und der daher absehbaren Verfehlung der deutschen und europäischen Klimaschutzziele in den kommenden Jahren dringender Handlungsbedarf. Das Tempo der Emissionsminderungen muss sich [...] in den kommenden Jahren insgesamt mehr als verdoppeln und dann bis 2030 nahezu verdreifachen.“ Im Verkehrssektor ist der Reduktionsbedarf besonders hoch, was sich allerdings nicht in dem Entwurf des Klimaschutzprogramms widerspiegelt. Wir kritisieren ausdrücklich die vorgeschlagene Änderung des Klimaschutzgesetzes, die einzelnen jährlichen Sektorenziele aufzuheben. Damit wird der Verkehrssektor aus der Pflicht genommen, bei Verfehlen der Jahresziele mit einem Sofortprogramm gegenzusteuern. Der Spielraum in anderen Sektoren, die Mehremissionen des Verkehrs auszugleichen, besteht nicht.

### Bewertung der Maßnahmen im Verkehrssektor

Im Folgenden kommentieren wir die konkreten Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2023 für den Verkehrssektor:

#### ***Schieneverkehr, Stärkung des Stadt- und Regionalverkehrs***

Um die Ziele der Bundesregierung zu erreichen, die Fahrgastzahlen der Bahn bis 2030 zu verdoppeln und den Anteil des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent zu heben, bedarf es einer massiven Ausbau- und Qualitätsoffensive. Notwendig sind erhebliche zusätzliche Investitionen des Bundes für die Sanierung des maroden Bestandsnetzes und für den Aus- und Neubau von Schienenstrecken.

Wir begrüßen, dass es mit der Ausweitung der Lkw-Maut endlich gelungen ist, den Finanzierungskreislauf Straße zu durchbrechen, indem ein Großteil der **Mehreinnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Zuschlag in die Schiene** investiert werden soll. Doch diese Mittel reichen nicht aus, um die von der Bundesregierung im Entwurf des Bundeshaushaltes 2024 bis 2027 veranschlagten Mittel von 45 Milliarden Euro zu decken. Diese Summe muss der Bund bereitstellen – die Einschränkung, dies nur „soweit finanziell darstellbar“ zu tun, ist wenig hilfreich.

Positiv ist, dass die **Trassenpreise** für den Schienengüterverkehr weiterhin anteilig gefördert werden sollen. Dies sollte auch für den Schienenpersonenverkehr eingeführt werden.

Die **Einführung des Deutschlandtickets** hat das Potenzial, mehr Menschen zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen. In welchem Umfang dies gelingt, hängt von der Angebotsqualität und -quantität ab. Hierfür ist die Höhe der **Regionalisierungsmittel** entscheidend. Bund und Länder müssen künftig deutlich mehr Geld zur Verfügung stellen als bisher geplant, damit der ÖPNV auf Grund steigender Kosten nicht ab-, sondern ausgebaut wird. Für den Umstieg sind aber nicht nur Pull- sondern auch Push-Maßnahmen notwendig, d.h. **fiskalische und ordnungsrechtliche Maßnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs** (MIV). Damit das Deutschlandticket auch von Menschen mit geringem Einkommen genutzt werden kann, sollte es auch als bundesweit gültiges Jugend-/Studierenden- und Sozialticket von höchstens 29 Euro eingeführt werden.

### **Radverkehr**

Wir begrüßen, dass das Förderprogramm des Bundes „**Stadt & Land**“, welches die Netzinfrastruktur deutschlandweit verbessern soll bis 2028 verlängert worden ist. Dieses sollte darüber hinaus in Anlehnung an die Laufzeit des Nationalen Radverkehrsplan bis 2030 ausgeweitet werden. Um aber dem im NRVP enthaltenen Ziel, bis 2030 etwa 30 € pro Einwohner in den Radverkehr zu investieren und den Radverkehr zu verdoppeln gerecht zu werden, bedarf es **zusätzlicher jährlicher Fördermittel von mind. 1 Mrd. €**. Allerdings gilt auch hier: ohne zusätzliche flankierende ordnungsrechtliche Maßnahmen wie Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und eine Umgestaltung der StVO, ist das Ziel einer Verdoppelung des Radverkehrs mit Geld alleine nicht zu erreichen.

### **Verstärkte Nutzung des Potenzials synthetischer Kraftstoffe**

Synthetische Kraftstoffe werden vor allem in der Industrie benötigt. Im Verkehrsbereich ist ihr Einsatz lediglich dort zu forcieren, wo eine direkte Elektrifizierung derzeit nicht absehbar ist. Das sind der Schiffs- und Flugverkehr. Der VCD kritisiert, dass die Bundesregierung speziell den Einsatz von E-Fuels auch im Straßenverkehr vorantreibt. Mit dem batterieelektrischen Antrieb gibt es hier eine etablierte und effiziente Technologie, während E-Fuels auch künftig knapp und teuer bleiben werden. Dass die Bundesregierung sich im Klimaschutzprogramm dafür rühmt, das EU-weite Verbrenner-Aus durch die zukünftige Zulassung reiner E-Fuel-Pkw abgeschwächt zu haben, ist zynisch. Deutschland hat in Brüssel durch diese Intervention viel Vertrauen verspielt. Außerdem wird Verbraucher\*innen suggeriert, sie könnten ihre Verbrennerautos künftig mit klimaneutralen Kraftstoffen weiterfahren und „alles ist gut“. Dies könnte die Bereitschaft verringern, auf ein E-Auto umzusteigen. Hinzu kommt: auf die nationale Klimabilanz haben E-Fuels keinen Einfluss, da die CO<sub>2</sub>-Einsparungen dem Erzeugungsland angerechnet werden. Der VCD fordert daher, die Forschung zu und Herstellung von **synthetischen Kraftstoffen dort voranzutreiben und einzusetzen, wo sie gebraucht werden, statt wertvolle Ressourcen für den Straßenverkehr zu verschwenden, für den es bereits eine bessere Lösung gibt.**

### **Antriebswechsel Lkw**

Die bereits beschlossene **Erweiterung der Lkw-Maut** auf alle Laster ab 3,5 Tonnen und um eine CO<sub>2</sub>-Komponente ist sehr zu begrüßen. Perspektivisch sollte die Lkw-Maut auf alle Straßen ausgeweitet werden.

Ein zentraler Stellhebel ist die **Novelle der Flottengrenzwerte für Lkw**. Die Bundesregierung sollte sich für eine ambitionierte Ausgestaltung einsetzen und die Vorgaben aus dem

Vorschlag der EU-Kommission von Februar 2023 für 2030, 2035 und 2040 verschärfen. Es dürfen auch keine Schlupflöcher für E-Fuels geschaffen werden. So heißt es bezeichnenderweise in der [Folgenabschätzung](#) zum Kommissionsvorschlag: „Ein Mechanismus für erneuerbare und CO<sub>2</sub>-arme Kraftstoffe würde einen Anreiz schaffen, die Kraftstoffe, die für die Dekarbonisierung von Sektoren mit weniger Alternativen, wie dem Luft- und Seeverkehr, erforderlich sind, stattdessen im Straßenverkehr einzusetzen.“

### **Beschleunigung Klimaneutralität Pkw**

Um das Ziel der Bundesregierung von 15 Millionen Elektroautos bis 2030 zu erreichen, müssen mehrere Rahmenbedingungen erfüllt sein: ein **ausreichendes Angebot auch an kleinen und effizienten Elektrofahrzeugen, bedarfsgerechte Lademöglichkeiten** sowie deutliche **Kostenvorteile bei Anschaffung und Betrieb gegenüber herkömmlichen Autos**. Die von der Bundesregierung vorgesehenen Förderprogramme und rechtlichen Regelungen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur und einer stärkeren Durchdringung in Flotten gehen in die richtige Richtung. Allerdings sollten diese bezüglich Zielgruppen und Klimawirkung besser justiert werden. So ist z.B. eine **Pflicht für CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge bei Carsharing-Unternehmen** nicht nachvollziehbar, und könnte gerade für kleinere Unternehmen eine hohe Hürde darstellen. Carsharing leistet bereits per se einen positiven Klimabeitrag, andererseits fallen die Fahrzeuge absolut gesehen nicht ins Gewicht. Vielmehr sollten *die* Flotten in den Fokus genommen werden, die auch absolut hohe Fahrleistungen aufweisen.

Die **Besteuerung von Kraftstoffen und Fahrzeugen** ist ein entscheidender Hebel, sowohl die Elektrifizierung voranzutreiben, als auch die Fahrleistung zu verringern und auf Verkehrsmittel des Umweltverbands umzusteigen. Statt aber im „vorausseilenden Gehorsam“ neue **Subventionstatbestände für E-Fuels und andere „klimaneutrale“ Kraftstoffe** zu schaffen, sollte das ganze System der Energiebesteuerung reformiert werden. Basis für die Kraftstoffbesteuerung sollte – wie in dem Entwurf der EU-Kommission für eine **Reform der Energiesteuerrichtlinie** vorgesehen – der Energiegehalt sein. Damit wird das **Dieselesteuerprivileg** beendet. Auch bei der **Dienstwagenbesteuerung** sollten nicht neue Mindeststeuersätze eingeführt, sondern vielmehr die Sätze für konventionelle Fahrzeuge erhöht werden. Basis könnte der CO<sub>2</sub>-Ausstoß sein.

### **Raum- und Verkehrsplanung, Mobilitätsmanagement**

Der bereits veröffentlichte Vorschlag für eine **Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)** ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, um Kommunen mehr Möglichkeiten für Maßnahmen zugunsten des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit und der städtebaulichen Entwicklung zu eröffnen. Diese sollten aber im laufenden Gesetzgebungsverfahren noch ausgeweitet werden, insbesondere bei den entsprechenden Änderungen in der StVO und den Verwaltungsvorschriften. Kommunen sollten bspw. **großflächig Tempo 30 und Parkraumbewirtschaftung einführen** und **Parkgebühren nach verschiedenen Kriterien staffeln** können.

Alle Kommunen sollten **nachhaltige Mobilitätspläne** erarbeiten. Dies fördert die integrierte und nachhaltige Planung über alle Verkehrsmittel und über Kommunalgrenzen hinweg und sichert die Partizipation von Bürger\*innen und Interessensträgern. Fördermittel für Maßnahmen vor Ort sollten an das Vorhandensein eines solchen Plans gekoppelt werden.

### **Sektorübergreifende Maßnahmen**

Der VCD begrüßt die Pläne der Bundesregierung für ein **Reformkonzept zum Abbau klimaschädlicher Subventionen und dem Umstellen von Abgaben, Umlagen Steuern und Entgelten im Energiesystem**. Im Verkehrsbereich fordert der VCD eine Reform der Dienstwagenbesteuerung, der Entfernungspauschale und der Kraftstoffbesteuerung, die künftig auch die Steuerfreiheit auf Kerosin aufhebt (s. nächstes Kapitel).

### **Fazit und Forderung nach weiteren Maßnahmen**

Die für den Verkehr aufgeführten Maßnahmen im Klimaschutzprogramm 2023 reichen bei weitem nicht aus, um die im Klimaschutzgesetz festgelegte Treibhausgasreduzierung zu erreichen. Die Klimawirkung vieler Maßnahmen ist fraglich und die konkrete Ausgestaltung zu vage, um eine verlässliche Wirkung daraus erkennen zu können. Eine klare Darstellung, wieviel CO<sub>2</sub> durch welche Maßnahmen eingespart werden soll, bleibt die Bundesregierung mit diesem Programm schuldig. Hinzu kommt, dass entscheidende Maßnahmen, die nachweislich wirksam wären, fehlen. Der VCD fordert daher die Erweiterung bzw. Konkretisierung des Klimaschutzprogramms 2023 um die folgenden Maßnahmen:

- **Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Preises** im nationalen Brennstoffemissionshandel (BEHG) über den bereits festgelegten Preispfad hinaus und rasche Einführung eines Systems zur Rückerstattung an einkommensschwache Haushalte (Klimageld)
- Einführung eines **Bonus-Malus bei der Kfz-Steuer** im Jahr der Neu-Anschaffung auf Basis des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes
- **Abbau klimaschädlicher Subventionen:** Abschaffung des Dieselsteuerprivilegs und Umgestaltung der Dienstwagenbesteuerung und der Entfernungspauschale, Steuerfreiheit von Kerosin und internationalen Flugtickets beenden
- **Tempolimit auf Autobahnen und Landstraßen einführen:** Ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen sowie 80 km/h auf Landstraßen würde nach einer aktuellen [Studie](#) des Umweltbundesamts 7,3 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen. Und das jedes Jahr. Keine andere Maßnahme im Verkehr liefert einen größeren Beitrag zum Klimaschutz. Gleichzeitig leistet sie einen entscheidenden Beitrag für weniger Verkehrstote und Verletzte, ist sofort umsetzbar und fast umsonst zu haben.
- **Klimacheck** nach österreichischem Vorbild für alle Bundesfernstraßenplanungen als Vorbedingung für die **Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ)** durchführen
- Klares Bekenntnis zu einer **Ausbau- und Investitionsoffensive für den Umweltverbund:** Verdopplung der Regionalisierungsmittel und ein Nahverkehrsbeitrag des Bundes, mehr Geld für sichere Rad- und Fußverkehrsnetze in Stadt und Land
- Mit einem [Bundesmobilitätsgesetz](#) die Planung, Finanzierung und Organisation von Verkehr und Mobilität am Klimaschutz und weiteren Nachhaltigkeitszielen ausrichten

Bei der Ausgestaltung einiger oben aufgeführter Maßnahmen verweisen wir auf den [Bericht](#) des Umweltbundesamts „Klimaschutzinstrumente-Szenario 2030 (KIS-2030) zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030“