

Verkehrswende jetzt!

10 Schritte zu einer klimaschonenden und gerechteren Mobilität

Maßstab Mensch

Um Freund:innen zu treffen, Lebensmittel zu besorgen oder Erholung zu finden, müssen wir uns bewegen. Je nachdem, wie unsere Umgebung gestaltet ist, müssen wir für die Erfüllung von Bedürfnissen unterschiedlich weite Wege zurücklegen. Die Aufgabe einer modernen und ökologischen Mobilität kann heute nicht mehr sein, möglichst viele Autos möglichst effizient über ein Netz aus Straßen fahren zu lassen. Es sollte stattdessen darum gehen, wie möglichst viele Menschen klimaschonend ihre Mobilitätsbedürfnisse erfüllen und bequem und sicher ihre Wege zurücklegen können.

Auto Fokus

Der Verkehr ist der Geisterfahrer im Klimaschutz. Während die Emissionen in ganz Deutschland langsam sinken, stagniert der CO₂ Ausstoß im Verkehr seit 1990 nahezu. Entsprechend legte sein Anteil an den insgesamt in Deutschland ausgestoßenen Treibhausgasen immer weiter zu. Zuletzt (2021) kletterte er auf knapp 20 %¹ - im Jahr 1990 waren es lediglich 13 %². Der Großteil davon geht auf Autofahrten zurück. Ein Drittel verteilt sich auf Lkw, Züge, Schiffe und Inlandsflüge (internationale Flüge werden in die nationale CO₂-Bilanz nicht einbezogen). Nach vielen für den Klimaschutz verlorenen Jahren ist der Druck nun enorm. Laut Klimaschutzgesetz müssen die Verkehrs-Emissionen bis zum Jahr 2030 nahezu halbiert werden, auf maximal 85 Millionen Tonnen³. Dazu muss die Zahl der Autos mit Verbrennungsmotor weit schneller sinken als bisher und vor allem muss ein besseres Angebot an Öffis, Rad- und Fußverkehr die Voraussetzungen schaffen, dass deutlich weniger Autos auf den Straßen sind. Denn unser aktuelles Auto-fokussiertes Verkehrssystem tötet jeden Tag sieben Menschen und führt pro Jahr zu über 300.000 Verletzten⁴. Es verbraucht viel wertvollen öffentlichen Raum, produziert gesundheitsschädlichen Feinstaub, Lärm und Stress, zerschneidet Naturräume und Nachbarschaften.

Jahrzehntelang wurde unsere Welt rund ums Auto geplant. Der ÖPNV wurde reduziert, Bahnstrecken stillgelegt, Einkaufsmöglichkeiten und neue Wohnviertel vor dem Stadtrand auf der grünen Wiese gebaut. Bis in vielen Lebensbereichen eine Autoabhängigkeit entstand, die Menschen an den Besitz eines Autos kettete⁵. Das ist schlecht fürs Klima und sozial ungerecht. Denn Menschen mit weniger Einkommen besitzen deutlich seltener ein Auto, können sich teils ÖPNV-Tickets nicht leisten und leben häufiger an lauten Straßen mit schmutziger Luft. Ihre Gesundheit, Lebensqualität und gesellschaftliche Teilhabe werden durch das aktuelle Verkehrssystem überdurchschnittlich eingeschränkt.

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-stiegen-2021-um-45-prozent>

² <https://www.umweltbundesamt.de/bild/treibhausgas-emissionen-in-deutschland-1990-bis>

³ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#ziele>

⁴ https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html

⁵ <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486>

Die Abhängigkeit unserer Gesellschaft von fossilen Brennstoffen, Ressourcenverbrauch und MIV muss schnell überwunden werden. Damit der CO₂-Ausstoß im Verkehr bis zum Jahr 2035⁶ auf Null sinkt, ergibt sich folgender Dreiklang:

- 1. Vermeiden** - Wegfall von Fahrten sowie Reduzierung der Wegelängen
- 2. Verlagern** - Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund (Rad, Fuß, Bus und Bahn).
- 3. Verbessern** - Senkung der Emissionen bei verbleibenden Wegen mit Kfz.

Damit kann auch die Lebensqualität verbessert und die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern reduziert werden. Lasst es uns gemeinsam angehen und die Rahmenbedingungen dafür verändern.

10 Schritte⁷ dafür sind:

1. Anzahl Autos reduzieren

Auch ein Elektroauto verbraucht wertvolle Ressourcen und bei seiner Herstellung entstehen Emissionen. Sich ohne eigenes Auto mit Rad, Bus und Bahn fortzubewegen ist deutlich klimafreundlicher. Deshalb ist es notwendig, Alternativen zum Auto auszubauen und attraktiver zu machen, so dass immer weniger Menschen auf das Auto angewiesen sind. Damit der Verkehr in Deutschland auf einen 1,5°C kompatiblen Pfad gelangt, muss die Zahl der Autos halbiert werden.⁸

2. Verbrennerausstieg 2025

Die verbleibende Autoflotte muss künftig elektrisch fahren. Über 80 Prozent des CO₂-Fußabdrucks eines Pkw mit Verbrennungsmotor entstehen während der Nutzung, durch die Verbrennung von Benzin und Diesel. Damit der Verkehr seinen Beitrag leistet, den menschengemachten Temperaturanstieg auf 1,5 Grad zu begrenzen, dürfen weltweit ab dem Jahr 2030 keine weiteren Pkw mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden. In Deutschland, als Land mit hoher Fahrzeugdichte und einem großen Anteil an Neuwagen, muss dieser Schritt entsprechend früher, nämlich bereits 2025 vollzogen werden.

Strombasierte Kraftstoffe, sogenannte E-Fuels, sind keine Alternative, um das Enddatum des Verbrenners hinauszuzögern: Sie verbrauchen mindestens fünfmal soviel Energie wie ein vollelektrisches Auto, verschwenden also große Mengen grünen Stroms und werden auf Jahrzehnte nicht in den nötigen Mengen zur Verfügung stehen.

⁶ <https://www.greenpeace.de/sites/default/files/publications/20170830-greenpeace-kursbuch-mobilitaet-kurzfassung.pdf.pdf>

⁷ Die Liste ist nicht nach Prioritäten sortiert oder vollständig. Damit der Verkehr auf einen 1,5°C kompatiblen Klimakurs gelangt, müssen alle genannten Schritte parallel angegangen werden.

⁸

3. Tempolimit

Ein Tempolimit ist eine schnelle und kostenfreie Methode, den Energieverbrauch von Autos zu senken. Denn der Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugs steigt überproportional mit der Geschwindigkeit. Laut ADAC verbraucht beispielsweise ein Mittelklassewagen bei 160 km/h bis zu zwei Drittel mehr Sprit als mit 100 km/h.⁹ Das Umweltbundesamt berechnete 2020, dass schon ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen 1,9 Millionen Tonnen CO₂ einsparen würde. Bei 120 km/h wären es bereits 2,6 Mio. Tonnen, bei 100 km/h sogar 5,4 Mio. Tonnen jährlich.¹⁰ In Europa ist Deutschland mit seiner Blockadehaltung isoliert: Alle anderen europäischen Länder haben längst Tempolimits eingeführt. Auch die deutliche Mehrheit der Deutschen unterstützt diese Maßnahme.¹¹

4. Moratorium für den Neu- und Ausbau von Fernstraßen

Alle Szenarien für eine klimaverträgliche Mobilität sehen eine deutliche Zunahmen von Bus-, Bahn- und Radverkehr und parallel eine deutliche Abnahme des Autoverkehrs. Deshalb ist es inakzeptabel, weiterhin neue Autobahnen zu planen und zu bauen. Der Bundesverkehrswegeplan¹² sieht bis 2030 den **Bau von über 800 zusätzlichen Autobahnkilometern** vor. Dafür sollen zum Teil auch für den Klimaschutz wichtige Ökosysteme wie alte Wälder und Moore, die große Mengen CO₂ speichern, zerstört werden. Der durch neue Fernstraßen entstehende zusätzliche Verkehr, verursacht weitere Emissionen. Denn neue Straßen oder zusätzliche Fahrspuren erzeugen zusätzlichen Verkehr. In Zeiten klammer Staatskassen und eines jahrzehntelangen Investitionsstaus bei der Bahn sollten begrenzte Mittel zielgerichtet für klimaschonenden Verkehr eingesetzt werden.¹³ Der Neu- oder Ausbau weiterer Fernstraßen muss umgehend gestoppt und der Bundesverkehrswegeplan 2030 entsprechend den Zielen des Pariser Klimaabkommens und des deutschen Klimaschutzgesetzes angepasst werden.

5. Bus & Bahn barrierefrei ausbauen

Die überwältigende Menge der CO₂-Emissionen im Verkehr entsteht auf Wegen ab 10 Kilometern Länge.¹⁴ Bus, Tram und Bahn emittieren pro Personenkilometer deutlich weniger Treibhausgase als PKW und sollten daher der Standard für diese Wege werden.¹⁵ Doch die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket haben gezeigt, dass eine hohe Nachfrage den ÖPNV aktuell noch zu schnell an seine Kapazitätsgrenzen bringt. Auch ist ein Umstieg nur dort möglich, wo Bus und Bahn auch regelmäßig fahren. Weder die Infrastruktur noch das Angebot sind also der nötigen Nachfrage gewachsen. Damit das Angebot im öffentlichen Verkehr schnellstmöglich besser und barrierefrei wird, müssen Bund und Länder ausreichend Geld zur

⁹ <https://www.mobile.de/magazin/artikel/spritverbrauch-wie-viel-kosten-hohe-geschwindigkeiten--30176>

¹⁰

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_38-2020_wirkung-tempolimit_bf.pdf

¹¹<https://www.zeit.de/politik/2022-04/umfrage-tempolimit-autobahn-lindner-130>

¹² <https://www.greenlegal.eu/faq-zur-bundesverkehrswegeplanung/>

¹³ https://www.greenpeace.de/publikationen/s03301_mobilitat_studie_verkehrsplan_final.pdf

¹⁴Mobilität in Deutschland (MiD) 2018

¹⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/bild/vergleich-der-durchschnittlichen-emissionen-0>

Verfügung stellen: Für mehr Schieneninfrastruktur, ausreichend moderne Fahrzeuge, ein engere Taktung der Abfahrten, schnell eingerichtete Busverbindungen und ausreichend gut bezahltes Personal. Davon würden auch ärmere Bevölkerungsgruppen profitieren, die überdurchschnittlich oft auf den ÖPNV als einziges Verkehrsmittel angewiesen sind. Auf langen Strecken können künftig neue Nachtzugverbindungen klimaschädliche Flüge ersetzen.

6. ÖPNV für alle - Klimaticket

Ein Blick auf die monatlichen Kosten zeigt, dass Mobilität in Deutschland ein teures, für viele sogar unbezahlbares Gut ist.¹⁶ Die aktuell steigenden Lebenshaltungskosten verschärfen finanzielle Notlagen und damit auch die Gefahr von Mobilitätsarmut zusätzlich. Das 9-Euro-Ticket hat dem eine klimafreundliche Lösung entgegengestellt und war mit 52 Millionen verkauften Tickets und rund 1,8 Tonnen eingespartem CO₂ ein Riesenerfolg. Etwa ein Fünftel der Fahrgäste waren neu im ÖPNV, zehn Prozent der Fahrten haben eine Autofahrt ersetzt. Greenpeace fordert, an diesen Erfolg anzuknüpfen und ein dauerhaftes, deutschlandweit gültiges Klimaticket für maximal einen Euro pro Tag einzuführen. Bereits mehr als eine halbe Million Menschen haben sich dieser Forderung angeschlossen.¹⁷

7. Klimaschädliche Subventionen abbauen // ökologische Lenkungsabgaben einführen

Klimaschädliche Subventionen heizen nicht nur den Klimawandel an, sie verschwenden auch Steuergelder, die überwiegend einkommensstarken Haushalten zugutekommen. So sollte etwa das **Dienstwagenprivileg** abgeschafft werden und dadurch Dienstwagen künftig einem privaten Pkw steuerlich gleichgestellt werden. Die private Nutzung des Dienstwagens würde dadurch an Attraktivität verlieren. Auch sollte die Übernahme von Tankkosten durch die Arbeitgeber als geldwerter Vorteil besteuert werden.

Ebenso gehört das **Dieselprievileg** abgeschafft, denn noch immer wird Diesel in Deutschland deutlich geringer besteuert als Benzin. Der Steuersatz sollte angehoben und fossile Kraftstoffe perspektivisch nach ihrem Energiegehalt besteuert werden.

Mit der **Entfernungspauschale** können Arbeitnehmer:innen die Kosten für das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsstätte als Werbungskosten von der Einkommenssteuer absetzen. Dabei gehört Deutschland zu einem der wenigen Länder, in denen Wegekosten auch für Pkw bedingungslos absetzbar sind. Viele andere Länder erlauben dies nur, wenn alternative Verkehrsmittel aufgrund der örtlichen Gegebenheiten als unzumutbar gelten. Klimaschonender und sozial gerechter wäre es, den Werbungskostenpauschbetrag für einkommensschwache Haushalte zu erhöhen und die Absetzbarkeit an bestimmte Verkehrsmittel zu knüpfen. Eine Alternative für die Entfernungspauschale wäre ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld.

Allein die Abschaffung dieser drei Subventionen würde die CO₂-Emissionen je nach Schätzung zwischen 7 und 20 Millionen Tonnen senken, im Staatshaushalt würden bis zu 20 Milliarden Euro frei, um die Verkehrswende zu finanzieren.

¹⁶ <https://www.greenpeace.de/publikationen/umstieg-lohnt>

¹⁷ <https://act.greenpeace.de/klimaticket>

Zudem braucht es eine Neuzulassungssteuer für besonders klimaschädliche Neuwagen. Die meisten europäischen Länder nutzen eine einmalige, nach CO₂ gestaffelte Abgabe bei der Erstzulassung von neuen Autos, um ihre Neuwagenflotte klimafreundlicher zu gestalten. Zwar soll eine solche Steuer vornehmlich dazu führen, dass statt Spritschluckern mehr sparsame Kleinwagen oder am besten direkt ein E-Auto gekauft wird, temporär bringt so eine Abgabe allerdings auch Einnahmen, die wiederum in die Verkehrswende investiert werden können.

8. Eine moderne Verfassung für die Straße - Vorrang fürs Auto abschaffen!

Das geltende und vor über 100 Jahren entstandene Straßenverkehrsgesetz (StVG) setzt falsche Prioritäten. Bislang ist es laut StVG wichtiger, zügig mit dem Auto voranzukommen, als Menschen, ihre Gesundheit oder das Klima zu schützen. In der Praxis bedeutet das: **Geschützte Radfahrstreifen, Fahrradstraßen oder weiträumiges Tempo 30** können von Kommunen oftmals nicht umgesetzt werden, weil dafür die Rechtsgrundlage fehlt. Ein modernes Straßenverkehrsgesetz muss umweltfreundlichen, platzsparenden und klimaschonenden Fuß-, Rad- und Nahverkehr klar gegenüber dem Auto priorisieren. Nur eine **umfassende Reform des veralteten StVG** und der darauf fußenden Straßenverkehrsordnung stelle sicher, dass Kommunen den Fuß-, Rad- und Nahverkehr konsequent ausbauen können. Das steht als Maßnahme schon im Koalitionsvertrag, geht schnell und kostet nichts. Wenn Bundesverkehrsminister Volker Wissing jetzt einen Referentenentwurf vorlegt, kann das Gesetz Ende 2022 umgesetzt sein.¹⁸ Im Anschluss muss der neue Spielraum genutzt werden, um Städte und Dörfer sicherer und lebenswerter für uns alle zu gestalten.

9. Langstreckenflüge reduzieren, Kurzstreckenflüge streichen

In den vergangenen Jahrzehnten war der Luftverkehr die am schnellsten wachsende Quelle von Treibhausgasemissionen (THG) in Europa (+29 Prozent zwischen 2009 und 2019 in der EU). Nach einer Pandemie-Delle plant die Branche, bis zum Jahr 2024 wieder auf den Stand von vor Corona zu kommen und den Flugverkehr bis 2037 weltweit zu verdoppeln. Gleichzeitig nutzt nur ein kleiner, wohlhabender Teil der Weltbevölkerung das Flugzeug. Ein Prozent der Weltbevölkerung verursacht 50 Prozent der Flug-Emissionen, und es sind vor allem die Europäer:innen, die weltweit unterwegs sind. Langstreckenflüge verursachen den größten Teil der CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr (50 Prozent der CO₂-Emissionen aus dem europäischen Flugverkehr stammen von Flügen mit einer Distanz von über 4000 km) und müssen daher reduziert werden. Aber auch kurze Flüge mit einer Distanz von unter 1500 km, sind für 25 Prozent der CO₂-Emissionen aus dem EU-Flugverkehr verantwortlich.¹⁹ Diese Inlandsflüge lassen sich relativ leicht und mit wenig zeitlichem Mehraufwand auf den deutlich effizienteren Schienenfernverkehr verlagern.

10. Wege vermeiden

Jahrzehntelang wurde unsere Welt rund ums Auto geplant. Die Folge sind lange Wege und vor allem in Städten sinkende Lebensqualität. Aktuelle Stadt- und Verkehrsplanung muss diese Hypothek abtragen und öffentliche Räume für Menschen zurückerobern. In Städten und

¹⁸ [ADFC - Bündnis fordert Reform des Straßenverkehrsgesetzes](#)

¹⁹ https://www.greenpeace.de/publikationen/bahnalternativen_zu_kurzstreckenflugen.pdf

Regionen der kurzen Wege sind alltägliche Wege etwa zur Arbeit oder Ausbildung, zum Einkaufen oder Sport zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewältigen. Das wird ermöglicht durch eine verdichtete Siedlungsstruktur, eine vielfältige Mischung der Nutzungsformen sowie eine hohe Lebensqualität der öffentlichen Räume.²⁰ Wie viel CO₂ das Vermeiden von Wegen einspart, zeigt sich am Beispiel des Home Offices. Würden 40 % der Arbeitenden an zwei zusätzlichen Wochentagen von zuhause aus arbeiten, würden allein dadurch pro Jahr 1,6 Millionen Tonnen Kraftstoff gespart.²¹

V.i.S.d.P. Marissa Reiserer, Greenpeace e.V., Hongkongstr.10, 20457 Hamburg
Stand 09/2022

²⁰

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-01-29_texte_06-2018_stadtstrukturen.pdf

²¹ <https://www.greenpeace.de/publikationen/20220309-greenpeace-massnahmen-kein-oel-fuer-krieg.pdf>