

---

# DUH Sofortprogramm 2023 für den Verkehr

## Nach Paragraph 8 Abs. 1 Klimaschutzgesetz

---

Der Verkehrssektor hat im Jahr 2022 zum zweiten Mal in Folge die gesetzlich festgelegten Emissionsobergrenzen des Klimaschutzgesetzes verfehlt. Damit ist das zuständige Bundesministerium - in diesem Fall das BMDV - laut §8 Abs. 1 Klimaschutzgesetz bis zum 17.07.2023 zur Vorlage eines Sofortprogramms verpflichtet, *“das die Einhaltung der Jahresemissionsmengen des Sektors [Verkehr] für die folgenden Jahre sicherstellt.“*

Seit über 30 Jahren wurden im Verkehr keine nennenswerten CO<sub>2</sub>-Einsparungen erreicht. Damit unterminiert der Verkehr die in anderen Sektoren erzielten CO<sub>2</sub>-Einsparungen und bremst die Dekarbonisierung in Deutschland massiv. Eine [Studie](#) des NewClimate Institute hat jüngst gezeigt, dass der Verkehrssektor mit dem aktuellen Kurs sein 1,5-Grad-kompatibles Treibhausgas-Restbudget bis 2030 um fast das Vierfache überziehen wird. Wenn alle Sektoren und Staaten ihre Verpflichtung zur Emissionsreduktion im selben Maß verschleppen wie der deutsche Verkehrssektor, erhitzt sich die Erde um mehr als 3 Grad.

Die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes sind nicht ausreichend, um einen fairen Beitrag Deutschlands zur Begrenzung der Erderhitzung auf 1,5 Grad zu gewährleisten. Allein um diese gesetzlichen Vorgaben einzuhalten, müssen aber die Klimaschutzanstrengungen im Verkehrssektor [um das 14-fache](#) erhöht werden, wie der Expertenrat der Bundesregierung für Klimafragen jüngst ermittelt hat. Die CO<sub>2</sub>-Minderungslücke im Verkehrssektor, die dafür bis 2030 geschlossen werden muss, beträgt knapp 260 Mio. t CO<sub>2</sub>. Am 14.06.2023 wurde von der Bundesregierung der Entwurf für ein Klimaschutzprogramm vorgestellt. Selbst wenn man die dort genannten Maßnahmen für den Verkehrssektor – die weder final beschlossen noch umgesetzt sind – berücksichtigt, verbleibt eine Minderungslücke von bis zu 175 Mio. t CO<sub>2</sub> bis 2030. Das entspricht der CO<sub>2</sub>-Menge, die der gesamte Verkehr in Deutschland derzeit in ca. 14 Monaten verursacht.

Der Umstieg zu emissionsreduzierter Mobilität ruht auf zwei Säulen: einer **Mobilitätswende**, die das Verkehrsaufkommen insgesamt reduziert und weitestgehend vom Privat-Pkw auf nachhaltige Alternativen wie Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr verlagert; und einer **Antriebswende**, die die Emissionen des Straßenverkehrs reduziert und den Umstieg auf effiziente Elektromobilität beschleunigt. Um die gewaltige CO<sub>2</sub>-Minderungslücke im Verkehr vollständig zu schließen, müssen umgehend sämtliche wirksamen Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -elektrifizierung umgesetzt und klimaschädliche Fehlreize abgebaut werden.

### 1. Einführung allgemeiner Geschwindigkeitsbegrenzungen

Sofortige CO<sub>2</sub>-Einsparungen sind essenziell. Während etliche Maßnahmen durch Gesetzgebungs- und Planungsprozesse keine unmittelbare Wirkung entfalten können, kann ein Tempolimit sofort einen erheblichen Beitrag zu den notwendigen CO<sub>2</sub>-Minderungen im Verkehr leisten. Deswegen wird auf Autobahnen und auf Außerorts-Straßen ein generelles Tempolimit von 100 km/h bzw. 80 km/h eingeführt. Innerorts wird eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h eingeführt, die sich positiv auf die Entwicklung von Rad- und Fußverkehr auswirken wird. Die Einführung dieser allgemeiner Geschwindigkeitsbegrenzungen ermöglicht die Einsparung von [bis zu 11,1 Mio. t CO<sub>2</sub>](#) pro Jahr.

## 2. Abbau von über 30 Mrd. € klimaschädlichen Subventionen im Verkehr

Ein weiteres Maßnahmenpaket, das sofort eingeleitet werden kann, ist der Abbau klimaschädlicher Subventionen im Verkehr. [Über 30 Mrd. Euro](#) flossen 2018 in Deutschland in Subventionen für fossile Kraftstoffe und in die Förderung von klimaschädlichem Auto- und Flugverkehr. Diese staatlichen Fehlanreize unterminieren Umwelt- und Klimaschutz. Ein Abbau der klimaschädlichen Subventionen kann helfen, dringend notwendige Investitionen in Klimaschutz und Nachhaltigkeit zu finanzieren. Im Koalitionsvertrag hat sich die Ampel bereits darauf verständigt, dass “überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben [abgebaut]” werden sollen. Dass dies sozial gerecht möglich ist, zeigen [Studien](#) seit vielen Jahren. Die maßgeblichen klimaschädlichen Subventionen im Verkehr sind im Straßenverkehr **das Dieselpprivileg, das Dienstwagenprivileg und die Entfernungspauschale** sowie im Luftverkehr **die Steuerbefreiung von Kerosin und die Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Flüge**.

**Dieselpprivileg:** Dieselkraftstoff genießt steuerliche Vergünstigung – und das, obwohl beim Verbrennen von einem Liter Diesel mehr CO<sub>2</sub> entsteht als bei einem Liter Benzin. Durch die Subventionierung von Dieselkraftstoff fördert der Staat das umweltschädliche Verkehrsmittel Pkw, inklusive hochmotorisierter Diesel-SUVs, die vor allem von Gutverdienern genutzt werden. Es entfallen außerdem jedes Jahr Steuereinnahmen in Milliardenhöhe, die in umweltfreundliche Alternativen zum Auto investiert werden könnten. Zur Abschaffung des Dieselpprivilegs wird der Energiesteuersatz von Diesel an den Steuersatz von Benzin angeglichen. Gleichzeitig wird bei der Energiesteuer ein Inflationsausgleich eingeführt, im Zuge einer Energiesteuerreform wird außerdem die Steuerbefreiung von Kerosin aufgehoben.

**Dienstwagenprivileg:** Über 60 Prozent der neuen Pkw werden in Deutschland auf gewerbliche Halter zugelassen, in der Oberklasse sogar über 80 Prozent. Als Dienst- und Firmenwagen fahren diese Fahrzeuge doppelt so viele Kilometer wie Privatwagen und sind dadurch für einen überproportional großen Anteil der klimaschädlichen Emissionen des Pkw-Verkehrs verantwortlich. Gewerblich zugelassene Pkw haben außerdem einen prägenden Einfluss auf den Pkw-Bestand, da sie in der Regel bereits nach wenigen Jahren auf dem Gebrauchtwagenmarkt landen. Das Dienstwagenprivileg in Form der pauschalen Besteuerung privater Nutzung von Dienstwagen setzt genau die falschen Anreize. Das klimaschädliche und unsoziale Dienstwagenprivileg wird deswegen (unabhängig von der Antriebsart) vollständig abgeschafft, sodass die private Nutzung von Dienstwagen nicht länger finanzielle Vorteile bringt. Dafür sollten der tatsächliche Anschaffungspreis (statt des Bruttolistenpreises) und die tatsächliche private Fahrleistung für die Berechnung des geldwerten Vorteils angesetzt werden. Außerdem wird eine Begrenzung der steuerlichen Abzugsfähigkeit auf Fahrzeuge mit maximal 95 g CO<sub>2</sub>/km und eine Deckelung des abzugsfähigen Kaufpreises von 30.000 Euro eingeführt. Für reine E-Autos sollte ein maximaler Stromverbrauch von 18 kWh/100 km als Bedingung für steuerliche Vorteile eingeführt werden. Momentan können die gesamten Anschaffungskosten eines Dienstwagens unabhängig von Preis und CO<sub>2</sub>-Ausstoß vom Arbeitgeber oder einem selbstständigen Fahrzeughalter von der Steuer abgesetzt werden.

**Entfernungspauschale:** Die Entfernungspauschale wird abgeschafft und durch Entlastungen an anderer Stelle, z.B. durch Erhöhung der Werbungskostenpauschale ersetzt. Die Maßnahme wird durch den Ausbau und die gezielte Vergünstigung des ÖPNV für einkommensschwache Haushalte und Pendler\*innen begleitet.

## 3. Einführung eines Bonus-Malus-Systems in der Kfz-Steuer

Die Kfz-Steuer hat in Deutschland zwar eine CO<sub>2</sub>-Komponente, schafft aber bisher keinen wirksamen Anreiz zum Kauf emissionsärmerer bzw. batterieelektrischer Fahrzeuge. Im Gegenteil: In Deutschland neu zugelassene Pkw liegen mit Blick auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß weit über dem europäischen Durchschnitt.

Der Staat stellt einerseits Milliarden von Steuergeldern für Kaufprämien für elektrische Fahrzeuge bereit, gleichzeitig setzt er jedoch keine Impulse, um hochemittierende Fahrzeuge zu verteuern. Dies kann über eine CO<sub>2</sub>-basierte Reform der Kfz-Steuer mit deutlich höheren Steuerbeiträgen insbesondere im Jahr der Zulassung erfolgen. Die staatlichen Mehreinnahmen können für Investitionen in klimafreundliche Mobilität genutzt werden.

In anderen europäischen Ländern hat sich eine höhere Besteuerung besonders hochemittierender Fahrzeuge als sehr wirksames Lenkungsinstrument bewährt. Ein solches Steuermodell muss auch in Deutschland eingeführt werden, um die Wende zur Elektromobilität zu beschleunigen. Elektrische Fahrzeuge mit einem Verbrauch mit maximal 18 kWh/100km wären von der Kfz-Steuer im ersten Jahr zunächst befreit, sparsame Fahrzeuge würden gering besteuert, und ab Überschreitung des aktuell gültigen EU-Flottengrenzwerts von 95 g CO<sub>2</sub>/km würden die fälligen Steuerbeträge stark ansteigen.

#### **4. Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut**

Durch eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut werden nicht nur die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs, sondern auch Luftschadstoffbelastung oder die Lärmbelastung signifikant reduziert. Richtig ausgestaltet kann eine Pkw-Maut ein zentrales Instrument der Verkehrswende sein. Dabei muss es darum gehen, den Pkw-Verkehr so zu bepreisen, dass die entstehenden sozialen und ökonomischen Kosten verursachergerecht auf die Nutzer\*innen umgelegt werden und dass eine ökonomische Lenkungswirkung in Richtung umwelt- und klimafreundlicher Mobilitätsformen erzielt wird. Die Einnahmen aus der Pkw-Maut werden darüber hinaus für die Finanzierung des Ausbaus von ÖPNV sowie der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur verwendet. Durch eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut – ab dem ersten Kilometer auf allen Straßen - wird ein starker Anreiz zur Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gesetzt und die Pkw-Fahrleistung in Deutschland signifikant reduziert, was zu erheblichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen pro Jahr führen wird.

#### **5. Moratorium des Neu- und Ausbaus des Straßennetzes des Bundes**

Die Umsetzung des 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 mit mehr als 1.000 Bundesfernstraßenprojekten erhöht den Anteil des Straßenverkehrs am Verkehrsaufkommen und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Der Bundesverkehrswegeplan ist deswegen mit den Vorgaben des Klimaschutzgesetzes und den Verpflichtungen Deutschlands zum Erhalt der Biodiversität unvereinbar. Die enthaltenen Projekte müssen evaluiert, überarbeitet und an den Zielen des Klima- und Naturschutzes ausgerichtet werden. Der nicht mehr zeitgemäßen Prioritätensetzung in der Verkehrsplanung wird mit einem umgehenden Moratorium für den Aus- und Neubau von Fernstraßen ein Ende gesetzt. Die Finanzmittel werden zukünftig in Erhalt und Sanierung des Straßenbestands sowie in die Projekte investiert, die den höchsten Nutzen für Klimaschutz und Mobilität aufweisen.

#### **6. Zügige Anhebung des CO<sub>2</sub>-Preises zur Abbildung der tatsächlichen Klimaschadenskosten**

Ein wirksamer CO<sub>2</sub>-Preis auf fossile Kraftstoffe ist ein wesentliches Lenkungsinstrument. Wenn der Ausstoß von CO<sub>2</sub> einen Preis bekommt, werden Anreize für klimaschonende Technologie und Verhalten gesetzt. Entscheidend dabei ist, dass sich der Preis an den tatsächlichen Umwelt- und Gesundheitsschäden orientiert, die der Allgemeinheit durch CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehen. Diese liegen nach [Berechnungen des](#)

[Umweltbundesamtes](#) aktuell bei etwa 240 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> und steigen bis 2050 auf knapp 290 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> an. Demgegenüber liegt der nationale CO<sub>2</sub>-Preis derzeit bei 30 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>.

Die Bepreisung von CO<sub>2</sub> muss sozial gerecht gestaltet werden. Zur sozialen Abfederung bietet sich ein Ausgleichsmechanismus zum Beispiel in Form einer Strompreissenkung oder der Auszahlung einer Pro-Kopf-Klimadividende an. Dies schafft gesellschaftliche Akzeptanz und gewährleistet, dass geringe und mittlere Einkommen nicht zu stark belastet werden.

## 7. Keine neuen Pkw mit Verbrennungsmotor ab 2025

Das in der EU beschlossene Ende der Neuzulassung von Autos mit Verbrennungsmotoren ab 2035 kommt für die Einhaltung der deutschen und europäischen Klimaverpflichtungen deutlich zu spät und ist zudem durch die Bundesregierung mit einer Ausnahme für E-Fuels aufgeweicht worden, deren volle Konsequenzen noch nicht absehbar sind. Die gewaltige Klimaschutzlücke im Verkehr kann nicht geschlossen werden, wenn in Deutschland noch für mehr als ein Jahrzehnt neue Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zugelassen werden, von denen jedes einzelne über viele Jahre oder sogar Jahrzehnte klimaschädliche Emissionen verursacht. Aus diesem Grund wird nach dem Beispiel von Norwegen, Dänemark und den Niederlanden das nationale Ende der Neuzulassungen von Pkw mit Verbrennungsmotoren zeitlich nach vorne gezogen. Gleiches hat für Motorräder und Roller zu gelten.

## 8. Elektrifizierung des Schienennetzes und Erhöhung der Schienennetzkapazität

Bis 2030 muss die Schiene zu 100% elektrifiziert sein. Wenn in Deutschland von Elektromobilität gesprochen wird, wird darunter vornehmlich an die Durchsetzung von Elektroautos im Straßenverkehr gedacht. Auf der Schiene hingegen, wo die Elektromobilität bereits seit 50 Jahren „best practice“ darstellt, wurde die Elektrifizierung des Schienennetzes in den letzten 20 Jahren auf ein Rekordtief ausgebremst. Von 2011 bis 2020 ist der Anteil des elektrifizierten staatlichen Eisenbahnnetzes lediglich um 2 Prozentpunkte von 59 Prozent auf 61 Prozent gestiegen.

Strecken werden, wenn sie nicht mit Oberleitungen ausgestattet sind, von Dieselmotoren befahren. Die Elektrifizierung bringt einige Vorteile: Die Anzahl der Züge pro Stunde kann durch die stärkere Beschleunigung von E-Antrieben und der begleitend umgesetzten Modernisierung der oft bis zu 100 Jahre alten Signal- und Steuertechnik erhöht werden. Damit lässt sich mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern. Ein höherer Elektrifizierungsgrad verbessert zudem die Attraktivität, Geschwindigkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels Bahn – damit steigt die Bereitschaft der Menschen, auf die Schiene umzusteigen. Hinzu kommt, dass sich durch den Umstieg von Dieselfahrzeugen auf E-Antrieb die Luftqualität verbessert. Die Bundesregierung plant bisher, bis 2030 75 Prozent des Streckennetzes in Deutschland zu elektrifizieren, doch unter dem aktuellen Tempo der Bundesregierung rückt selbst dieses viel zu laxe Ziel immer weiter in die Ferne.

## 9. Erhöhung der Finanzmittel für den ÖPNV

Der ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilitätswende, doch ist rund die Hälfte der in Deutschland lebenden Menschen schlecht oder gar nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Nur rund ein Drittel hat eine gute oder sehr gute Versorgung mit Bus und Bahn (Agora Verkehrswende, 2022)<sup>1</sup>. Vor diesem Hin-

tergrund braucht es dringend eine vom Bund geförderte Ausbauoffensive für den öffentlichen Nahverkehr. Im Koalitionsvertrag hat sich die Ampel zwar auf einen Ausbau- und Modernisierungspakt verständigt, doch bisher noch nichts vorgelegt. Um das ÖPNV-Angebot entsprechend auszubauen und zu verbessern, reichen die aktuellen Regionalisierungsmittel bei weitem nicht aus. 2020 lagen die Regionalisierungsmittel bei 8,8 Milliarden Euro, bis 2031 sollen sie nach dem Regionalisierungsgesetz insgesamt um circa 5,2 Milliarden Euro addiert werden. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) berechnet in einer Leistungskostenstudie einen Zusatzbedarf bis 2030 in Höhe von 14,6 Mrd. € pro Jahr. Hinzu kommen Kosten für das Deutschlandticket und die allgemeinen Kostensteigerungen, daher ist ein Finanzierungsbedarf bis 2030 von 20–25 Mrd. € pro Jahr für ein kurz- und langfristiges Ausbau-Programm des ÖPNV durchaus realistisch.

## 10. Förderung Rad- und Fußverkehr

Das aktuelle Straßenverkehrsrecht steht einer effektiven Verlagerung von Verkehrsanteilen auf Rad- und Fußverkehr entgegen. Die Reform des Straßenverkehrsrechts muss unter anderem das Ziel verfolgen, eine prinzipielle Bevorrechtigung des Umweltverbundes in Form von nicht-motorisiertem Verkehr und öffentlichem Personennahverkehr festzuschreiben. Die Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts zu Gunsten einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität kann schnell und kostenneutral angewendet werden und spart erhebliche Folgekosten der Umwelt- und Gesundheitsschäden ein. Dabei wird es nicht nur mehr Möglichkeiten, sondern auch verbindliche Vorgaben geben, um sowohl den ruhenden als auch den fließenden Kfz-Verkehr, insbesondere in Form des privaten Pkw, so zu lenken und einzuschränken, dass mehr Platz und Rechte für den Umweltverbund geschaffen werden.

Die regulatorische Änderung wird durch eine erhebliche Aufstockung der Finanzmittel für Rad- und Fußverkehr begleitet. Die Bundesregierung stellt Kommunen und Ländern kurzfristig die notwendigen Infrastrukturmittel für die dauerhafte Umwidmung von Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr zur Verfügung. Deutlich verstärkte Investitionen in Planung und Ausbau von sicheren, komfortablen und direkten Radwegenetzen sowohl innerstädtisch als auch überregional sollen Anreize für eine Verkehrsverlagerung auf das Fahrrad setzen. Auch das Potential für kommunalen Lieferverkehr mit dem Lastenrad ist enorm: Einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt zufolge könnten bis zu 85% der innerstädtischen Autokurierfahrten durch Fahrräder bzw. Lastenräder mit und ohne elektrischem Zusatzantrieb ersetzt werden. Dem trägt eine Erhöhung bestehender Kaufprämien für Lastenräder, v.a. für städtische Kurier- und Lieferdienste Rechnung.

Stand: 13.07.2023



### Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell  
Fritz-Reichle-Ring 4  
78315 Radolfzell  
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin  
Hackescher Markt 4  
Eingang: Neue Promenade 3  
10178 Berlin  
Tel.: 030 2400867-0

### Ansprechpartner\*innen

Christoph Störmer  
Referent Klimaschutz im Verkehr &  
Klimaklagen  
Tel.: 030 2400867 - 752  
E-Mail: stoermer@duh.de

Dorothee Saar  
Bereichsleiterin Verkehr und Luft-  
reinhaltung  
Tel.: 030 2400867 - 72  
E-Mail: saar@duh.de

[www.duh.de](http://www.duh.de) [@ info@duh.de](mailto:info@duh.de) [Twitter](#) [Facebook](#) [Instagram](#) [LinkedIn](#) [umwelthilfe](#)

[Wir halten Sie auf dem Laufenden: \[www.duh.de/newsletter-abo\]\(http://www.duh.de/newsletter-abo\)](#)

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Wir sind unabhängig, klageberechtigt und kämpfen seit über 40 Jahren für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende: [www.duh.de/spenden](http://www.duh.de/spenden)

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft. Ausgezeichnet mit dem DZI Spenden-Siegel für seriöse Spendenorganisationen.

