



## Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

Zwischenbilanz der Klimapolitik im Verkehr nach einem Jahr  
Ampelkoalition mit Empfehlungen für einen Kurs auf  
Klimaneutralität, Wirtschaftlichkeit und soziale Gerechtigkeit

**POLITIKPAPIER**

# Impressum

## Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

Zwischenbilanz der Klimapolitik im Verkehr nach einem Jahr Ampelkoalition mit Empfehlungen für einen Kurs auf Klimaneutralität, Wirtschaftlichkeit und soziale Gerechtigkeit

### ERSTELLT VON

#### **Agora Verkehrswende**

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin  
T +49 (0)30 700 14 35-000  
F +49 (0)30 700 14 35-129  
[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)  
[info@agora-verkehrswende.de](mailto:info@agora-verkehrswende.de)

### PROJEKTLEITUNG

Christian Hochfeld  
[christian.hochfeld@agora-verkehrswende.de](mailto:christian.hochfeld@agora-verkehrswende.de)

Dr. Philipp Prein  
[philipp.prein@agora-verkehrswende.de](mailto:philipp.prein@agora-verkehrswende.de)

Veröffentlichung: Dezember 2022

**88-2022-DE**

### DURCHFÜHRUNG

**Autor:innen:** Wolfgang Aichinger, Janna Aljets,  
Dr. Carl-Friedrich Elmer, Benjamin Fischer,  
Luis Karcher, Philipp Kosok, Elisabeth le Claire,  
Dr. Urs Maier, Kerstin Meyer, Ernst-Benedikt Riehle,  
Fanny Tausendteufel, Johanna Wietschel,  
Dr. Wiebke Zimmer

**Redaktion:** Dr. Philipp Prein, Nikolas Linck

**Satz:** Theo Becker, Marica Gehlfuß

**Titelbild:** [adobestock.com](https://adobestock.com) | [draghicich](https://draghicich.com)

#### **Bitte zitieren als:**

*Agora Verkehrswende (2022): Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt? Zwischenbilanz der Klimapolitik im Verkehr nach einem Jahr Ampelkoalition mit Empfehlungen für einen Kurs auf Klimaneutralität, Wirtschaftlichkeit und soziale Gerechtigkeit.*

[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)

# Inhalt

<b>Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?</b>	<b>5</b>
<b>01   Faire Preise im Straßenverkehr</b>	<b>10</b>
<b>02   Gemeinwohl im Stadtverkehr</b>	<b>12</b>
<b>03   Mehr Angebote für den ländlichen Raum</b>	<b>14</b>
<b>04   Offensive für den Nahverkehr</b>	<b>16</b>
<b>05   Verdopplung der Fahrgastzahlen im Bahnverkehr</b>	<b>18</b>
<b>06   Schnellhochlauf der Elektromobilität</b>	<b>20</b>
<b>07   Stärkung der Schiene und Elektrifizierung der Straße im Güterverkehr</b>	<b>22</b>
<b>08   Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung und -finanzierung</b>	<b>24</b>
<b>09   Strukturwandel in Industrie und Regionen</b>	<b>26</b>
<b>10   Verkehrswende als Gemeinschaftswerk</b>	<b>28</b>
10.1 Neue Allianzen	28
10.2 Kommunen	30
10.3 Internationale Zusammenarbeit	32

# Abkürzungsverzeichnis

<b>BAG</b>	Bundesamt für Güterverkehr
<b>BALM</b>	Bundesamt für Logistik und Mobilität
<b>BEHG</b>	Brennstoffemissionshandelsgesetz
<b>BEV</b>	<i>Battery Electric Vehicles</i> (Batterieelektrische Fahrzeuge)
<b>BMAS</b>	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
<b>BMDV</b>	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
<b>BMWK</b>	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
<b>BRT</b>	<i>Bus Rapid Transit</i> (Schnellbussysteme)
<b>BVWP</b>	Bundesverkehrswegeplan
<b>COP</b>	<i>Conference of the Parties</i> (UN-Klimagipfel)
<b>EEG</b>	Erneuerbare-Energien-Gesetz
<b>EKM</b>	Expertenbeirat Klimaschutz in der Mobilität
<b>ERTMS</b>	<i>European Rail Traffic Management System</i> (Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem)
<b>ETA</b>	Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft
<b>ETCS</b>	<i>European Train Control System</i> (Europäisches Zugsicherungssystem)
<b>EU-KOM</b>	Europäische Kommission
<b>GVFG</b>	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
<b>IPCEI</b>	<i>Important Project of Common European Interest</i> (Wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse)
<b>KoaV</b>	Koalitionsvertrag
<b>KSSP</b>	Klimaschutz-Sofortprogramm der Bundesregierung (Eckpunkte-Entwurf, Stand 30.10.2022)
<b>LIS</b>	Ladeinfrastruktur
<b>NaKoMo</b>	Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität
<b>NOW</b>	Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie
<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>PHEV</b>	<i>Plug-in Hybrid Electric Vehicle</i> (Hybridfahrzeuge mit Ladestecker)
<b>SchnellLG</b>	Schnellladegesetz
<b>StVG</b>	Straßenverkehrsgesetz
<b>StVO</b>	Straßenverkehrsordnung
<b>VMK</b>	Verkehrsministerkonferenz

# Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

Nach einem Jahr Bundesregierung von SPD, Grünen und FDP zieht Agora Verkehrswende eine Zwischenbilanz der Klimapolitik im Verkehr. Vor der Bundestagswahl im September 2021 hatte Agora Verkehrswende mit der Publikation *Vier Jahre für die Fairkehrswende* eine umfassende Übersicht über die Instrumente und Maßnahmen vorgelegt, mit denen eine Bundesregierung in der neuen Legislaturperiode die Klimaschutzziele für das Jahr 2030 auf dem Weg zur Klimaneutralität noch in Reichweite halten kann. Damit einher ging ein Plädoyer dafür, gleich zu Beginn der Legislaturperiode eine „Charta der Fairkehrswende“ zu erarbeiten, die dem Regierungshandeln als Karte und Kompass für eine sozial gerechte Klimapolitik im Verkehr dient und somit auch Orientierung und Verlässlichkeit für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft bietet. Die damals vorgeschlagenen Instrumente und Maßnahmen können heute als Maßstab dienen, um die Klimapolitik der Bundesregierung im Verkehr zu bewerten.

Die Zwischenbilanz fällt ernüchternd aus. Obwohl die Ampelkoalition die Grundwerte in sich vereint, die für das Gelingen einer Verkehrswende entscheidend sind – von Klimaschutz und sozialer Gerechtigkeit bis Wirtschaftlichkeit und Freiheit –, hat sie in der Verkehrspolitik kaum etwas erreicht, das diesen Werten gerecht wird. Im Gegenteil, die negativen Auswirkungen der Verkehrspolitik vergangener Jahre und Jahrzehnte türmen sich weiter auf, in Form von ungerechter Vertei-

lung von Folgekosten, Flächenverbrauch, Schadstoffbelastung, Unfällen, sozialer Ausgrenzung und Treibhausgasemissionen. Die zwölf Monate seit Regierungsantritt am 8. Dezember 2021 waren ein verlorenes Jahr für die Klimapolitik im Verkehr – oder, um es in Anlehnung an ein Konzept aus der Philosophie und Soziologie zu sagen, ein Jahr des „rasenden Stillstands“.<sup>1</sup> Stillstand in der Klimapolitik bedeutet, dass der Ausstoß von Treibhausgasemissionen und die Erhitzung der Erdatmosphäre ungebremst voranschreiten. Dabei gibt es schlüssige Gesamtkonzepte, mit denen die Bundesregierung der Entwicklung im Verkehrssektor die notwendige nachhaltigere Richtung geben kann.

## Koalitionsvertrag und Zeitenwende

Der Ende November 2021 vereinbarte Koalitionsvertrag bot eine Mischung aus Licht und Schatten und vielen Unbekannten. So einigten sich die Koalitionsparteien zwar auf das Ziel, 15 Millionen reine Elektroautos bis 2030 auf die Straße zu bringen, gleichzeitig blieb der Weg dorthin unklar. Die Koalition kündigte Förderprogramme für Elektrofahrzeuge sowie für die Schiene und

den öffentlichen Verkehr an, aber an den über Jahrzehnte gewachsenen und inzwischen aus der Zeit gefallenen Privilegien und Subventionen zugunsten des privaten Autoverkehrs sollte sich kaum etwas ändern. Selbst bei eindeutig positiven und von breiten Allianzen unterstützten Vorhaben wie der Reform des Straßenverkehrsrechts und der Erweiterung der Entscheidungsfreiheiten für Kommunen lässt sich bisher kein konsequentes Handeln der Bundesregierung erkennen.

Ein Grund, der zum Teil erklären könnte, warum selbst vielversprechende Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag für eine Weile nicht mit der nötigen Entschlossenheit angepackt wurden, war zum Zeitpunkt des Regierungsantritts kaum vorhersehbar: Die Bundesregierung war noch keine 100 Tage im Amt, als Russland am 24. Februar völkerrechtswidrig die Ukraine angriff und damit auch Regierungen und Märkte weltweit vor neue Herausforderungen stellte. Die Versorgung Deutschlands und Europas mit fossilen Rohstoffen, insbesondere mit Gas, ist seitdem eine immense Herausforderung. Die Preise für Gas und Strom vervielfachten sich, auch Heizöl, Benzin, Diesel und Kerosin wurden deutlich teurer. Die Produktionskosten für Lebensmittel und viele weitere Produkte stiegen an, die Inflationsrate kletterte in Deutschland auf zehn Prozent. Für den Winter sorgen sich deshalb viele Menschen, ob sie ihre Rechnungen für den täglichen Bedarf begleichen können.

1 Paul Virilio: *Rasender Stillstand. Essay*. München u. a. 1992; Hartmut Rosa: *Beschleunigung und Entfremdung – Entwurf einer kritischen Theorie spätmoderner Zeitlichkeit*. Frankfurt am Main 2013.

## Entlastungspakete: Kraftstoffpreise subventioniert statt Energieverbrauch gesenkt

Die Krisenlage stellte den Klimaschutz im Verkehr gleich doppelt in den Schatten: Geostrategische Sicherheit und Schutz vor den Auswirkungen des Krieges in Europa wurden zuletzt als dringlicher und wichtiger als Klimaschutz eingeschätzt; und bei der Sicherung einer bezahlbaren Energieversorgung standen vor allem die Bereiche Strom und Wärme im Mittelpunkt. Immerhin, im Rahmen der Entlastungspakete hat die Bundesregierung auch Maßnahmen ergriffen, die dem Klimaschutz dienen. Vor allem soll der Ausbau der erneuerbaren Energien jetzt deutlich schneller vorangehen. Gleichzeitig könnte noch deutlich mehr beim Energiesparen getan werden, sei es in Industrie, in Gebäuden oder im Verkehr. Die staatliche Subventionierung von fossilen Energieträgern schafft sogar Anreize, Energie zu verbrauchen, statt zu sparen.

Im Verkehrssektor können die Maßnahmen aus den Entlastungspaketen den Energieverbrauch und damit die Abhängigkeit von fossiler Energie nicht nachhaltig reduzieren. Sie sind zum Teil sogar kontraproduktiv. Die pauschale Subventionierung der Kraftstoffe – wie etwa durch den Tankrabbat und die Verschiebung der Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Preises – ist sehr teuer für die öffentliche Hand und sozial unausgewogen. Das Geld kommt nicht gezielt bei jenen an, die durch steigende Preise für Energie, Lebensmittel und anderes in wirtschaftli-

che Bedrängnis geraten. Stattdessen werden gerade die einkommensstärksten Haushalte finanziell entlastet, da sie am meisten Kraftstoff verbrauchen. Eine solche Schiefelage zeigt sich ebenfalls bei der Anhebung der Entfernungspauschale. Auch aus ökologischer Perspektive setzt die Subventionierung fossiler Kraftstoffe ein falsches Signal. Neben einer unmittelbaren Abschwächung von Sparanreizen besteht die Gefahr, dass falsche Pfadabhängigkeiten und Erwartungshaltungen geschaffen werden. Die Energiepreispauschale ist hingegen ein gutes Beispiel dafür, wie die Bundesregierung kurzfristig und gezielt Haushalte, die wenig Geld haben, stärken kann, ohne in die Marktwirkung der Preise einzugreifen. Gleichzeitig wurde deutlich, dass Direktzahlungen an alle Haushalte noch gar nicht möglich wären.

## 9-Euro-Ticket: Einstieg in umfassende ÖPNV-Offensive nicht in Sicht

Die primäre Intention des 9-Euro-Tickets war, auch Bürger:innen, die überwiegend mit dem ÖPNV mobil sind, kurzfristig zu entlasten. Darüber hinaus trug das Ticket vorübergehend zur sozialen Integration bei. Menschen, die aufgrund ihres niedrigen ökonomischen Status in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, konnten sich das 9-Euro-Ticket leisten und mobiler sein. Neben dem niedrigen Preis wurde vor allem die Einfachheit des Tickets von Fahrgästen geschätzt. Eine Verstärkung des Angebots kann den Wechsel weg vom Auto hin zum ÖPNV

verstärken. Daher ist das für 2023 geplante Deutschlandticket zum Preis von 49 Euro monatlich grundsätzlich positiv zu bewerten. Den Effekt der sozialen Integration wird es allerdings nicht in dem Maße fortsetzen können. Dafür bräuhete es zusätzliche, sozial ausgerichtete Angebote zu einem deutlich niedrigeren Tarif.

Der Nutzen vergünstigter Fahrpreise für den Klimaschutz hängt davon ab, wie viele Menschen vom Auto auf Bus und Bahn umsteigen. Die Förderung des ÖPNV durch preiswerte Tickets allein wird dafür nicht ausreichen. Die Angebotsausweitung, insbesondere in suburbanen und ländlichen Räumen, sowie die Kapazitätserweiterung der Infrastruktur sind bislang unzureichend angedacht und finanziert. Mit der bisherigen ÖPNV-Politik ist die politisch gewollte und zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr notwendige Verdopplung der Fahrgastzahlen in den kommenden Jahren nicht realistisch.

## Pkw: Kein Malus für Verbrenner und schwache Emissionsstandards vor 2035

Eine Strategie zur Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr müsste, neben einer umfassenden ÖPNV-Offensive, gleichzeitig überholte Subventionen und Privilegien für die Nutzung von Autos abbauen, insbesondere wenn es um Autos mit einem hohen Energieverbrauch geht. Nur so wird auch eine spürbare Verlagerung der

Mobilität vom privaten Auto auf Bus, Bahn, Fahrrad, Fußverkehr und geteilte Angebote gelingen. Doch während die Bundesregierung die Kaufprämien für Elektroautos reduziert, plant sie bisher keine zusätzlichen Abgaben für den Kauf von besonders klimaschädlichen Autos. Das droht das Tempo bei der Elektrifizierung der Pkw-Flotte zu drosseln.

Effektiv wäre eine reformierte, deutlich stärker CO<sub>2</sub>-orientierte Kfz-Besteuerung, die zur besseren Wirksamkeit direkt bei der Erstzulassung ansetzt. Da ein großer Anteil der neu zugelassenen Pkw zunächst als Dienstwagen genutzt wird, ist zudem eine Reform der Dienstwagenbesteuerung notwendig, um ökologisch und verteilungspolitisch problematische Privilegien für meist große und leistungsstarke Autos mit Verbrennungsmotor abzubauen. Eine solche Weiterentwicklung des fiskalischen Rahmens würde – im Verbund mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien – den Verbrauch fossiler Kraftstoffe senken und so die mittel- und langfristige Resilienz gegen Energiepreisschocks stärken.

Rasch wirksame fiskalische Maßnahmen auf nationaler Ebene sind auch deshalb umso wichtiger, weil die Chance verpasst wurde, die EU-Flottengrenzwerte für Pkw für die Jahre vor 2035 deutlich stärker zu verschärfen. Die Diskussion konzentrierte sich zuletzt auf das Ziel, ab 2035 nur noch emissionsfreie Neufahrzeuge zuzulassen. Die für 2025 und 2030 anvisierten Emissionsstandards sind für Autohersteller hingegen kein großer Anreiz, den Verbrauch ihrer Fahrzeuge schneller zu senken und ihre

Transformation zur Elektromobilität zu beschleunigen. Ein ambitionierterer Zielpfad wäre nicht nur für das Erreichen der Klimaschutzziele wichtig gewesen, sondern auch für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie.

### Warten auf ein Klimaschutz-Sofortprogramm, das die Klimaziele einhält

Am 13. Juli 2022 legte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ein Sofortprogramm für den Verkehr vor, da der Sektor im Jahr 2021 die im Klimaschutzgesetz verankerten Zielvorgaben nicht erreicht hatte. Die dort vorgeschlagenen Maßnahmen erbringen nach Schätzungen eines vom BMDV beauftragten wissenschaftlichen Gutachtens einen kumulierten Klimaschutzbeitrag bis zum Jahr 2030 von etwa 13 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> – und das über Jahre verteilt. Der *Projektionsbericht 2021* der Bundesregierung zeigt, dass ohne zusätzliche Maßnahmen die Sektorziele im Verkehr bis 2030 jedes Jahr verfehlt werden. Das für den Verkehrssektor vorgelegte Sofortprogramm wird daran nichts ändern. Es soll offensichtlich erst einmal nur die CO<sub>2</sub>-Zielverfehlung aus dem Jahr 2021 ausgeglichen werden.

Ende Oktober wurde ein Eckpunkte-Entwurf für ein sektorenübergreifendes Klimaschutz-Sofortprogramm der Bundesregierung bekannt. Darin sind zwar deutlich mehr Maßnahmen für den Verkehrssektor aufgelistet,

aber auch diese reichen bei Weitem nicht aus, um die Lücke zu schließen. Nach dem *Projektionsbericht 2021* der Bundesregierung wird der Verkehrssektor mit den bisher beschlossenen Maßnahmen im Zeitraum von 2022 bis 2030 kumuliert 271 Millionen Tonne CO<sub>2</sub> mehr ausstoßen als zulässig. Mit den Maßnahmen, die im Eckpunkte-Entwurf für das Klimaschutz-Sofortprogramm vorgesehen sind, würde die Lücke nach Berechnungen der Bundesregierung immer noch 118 bis 175 Millionen Tonnen betragen. Weiterführende Maßnahmen, die diese beträchtliche Lücke schließen sollen, werden von der Bundesregierung bis Frühjahr 2023 in Aussicht gestellt. Damit bleibt der Verkehr der einzige Sektor, für den die Bundesregierung nach wie vor keinen Plan hat, um die gesetzlich vorgeschriebenen Klimaziele einzuhalten. Nach dem Klimaschutzgesetz sollen die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 48 Prozent auf 85 Millionen Tonnen sinken.

Das strukturelle Problem eines zu geringen Transformationstempos wird nicht ernsthaft angegangen. Nach Berechnungen des Expertenrats für Klimafragen müsste sich die jährliche CO<sub>2</sub>-Minderung im Verkehrssektor um das 14-fache erhöhen, wenn das Ziel für 2030 erreicht werden soll – über alle Sektoren hinweg wäre im Durchschnitt nur mehr als eine Verdopplung erforderlich. Die Bundesregierung will mit ihren bisher angekündigten Maßnahmen Anreize für Ladeinfrastruktur, Radverkehr und ÖPNV stärken, aber die Fehlanreize für den fossilen Autoverkehr bleiben unangetastet. Ebenso wenig werden

schnell wirksame und kostenarme Instrumente zur Minderung von Emissionen und Kraftstoffverbrauch wie ein allgemeines Tempolimit eingeführt. Der folglich kaum gebremste Treibhausgasausstoß geht zugleich einher mit höheren Energiekosten für die Bürger:innen und einer größeren Anfälligkeit für energiepolitische Risiken. Ein Klimaschutz-Sofortprogramm, das seinen Namen verdient und auch im Verkehr den rechtlichen Anforderungen des Klimaschutzgesetzes gerecht wird, lässt weiter auf sich warten.

## Fairkehrswende gewährleistet Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und soziale Ausgewogenheit

Die Bundesregierung, die EU und die Weltgemeinschaft haben es mit einer vielfältigen Krisenlage zu tun. Zur geopolitischen Krise und der fossilen Inflation kommen die immer noch nicht überstandene Belastung des Gesundheitssystems durch das Corona-Virus und die Erderhitzung hinzu. Mehr als eine Krise auf einmal zu beachten und zu bewältigen, fällt Menschen und Regierungen schwer. Doch vielfältige Krisenlagen werden in Zukunft eher die Regel als die Ausnahme sein. Dabei lässt sich eine Konstante jetzt schon vorhersagen: Die Klimakrise wird immer und weiter zunehmend eine Rolle spielen.

Klimaschutz kann ein mächtiges Instrument sein, um geopolitischen Krisen vorzubeugen, denn er reduziert

die Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen, die häufig aus Krisenregionen importiert werden, und damit die Abhängigkeit von Preisschwankungen bei Erdgas oder Erdöl. Ähnlich wirken Maßnahmen zur Steigerung der Ressourceneffizienz generell. Der sparsame Umgang mit natürlichen Rohstoffen erhöht die Resilienz in Krisenlagen und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Deshalb sollte gerade die Verkehrswende jetzt erst recht angegangen werden.

Angesichts der Konkurrenz der Krisen in der öffentlichen Aufmerksamkeit und der allgemeinen Krisenmüdigkeit sollte nicht vergessen werden: Eine große Mehrheit der Bevölkerung in Deutschland ist für Klimaschutz. Solche Mehrheiten braucht es auch, um diese Menschheitsaufgabe zu bewältigen. Wenn die Politik ihre gestalterische Führungsrolle wahrnimmt, eine klare Strategie für Klimaneutralität entwickelt und die dafür notwendigen Maßnahmen ergreift, dann werden große Veränderungen möglich sein – auch in Bereichen wie dem Verkehr, wo die Transformation den Menschen sehr nahekommt und alltägliche Routinen beeinflusst: den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Freizeitbeschäftigung, den Wochenendausflug und die Urlaubsreise. Gerade weil die Verkehrswende stark mit Verhaltensänderungen verbunden ist, braucht es starke Impulse von der Politik. Marktkräfte und Fördermittel allein werden nicht reichen.

Für die Transformation im Verkehrssektor kann die *Fairkehrswende* als Orientierung dienen, denn sie bedeutet Fairness in dreifacher Hinsicht:

- weil sie die Klimaziele im Verkehr effektiv erreicht und so gleichzeitig die Freiheit und die Mobilität kommender Generationen sichert;
- weil sie die Ressourcen für die Transformation effizient einsetzt und die Kosten für alle dadurch möglichst niedrig hält;
- weil sie die verbleibenden Kosten gerecht verteilt, soziale Schieflagen abbaut oder vermeidet und damit eine breite gesellschaftliche Mehrheit für die Transformation gewinnen kann.

Die Bundesregierung hat es noch in der Hand, in den verbleibenden drei Jahren der Legislaturperiode die Verkehrspolitik auf Klimakurs zu bringen. Damit würde sie nicht nur das Erreichen der Klimaziele für die Jahre 2030 und 2045 wieder in Reichweite bringen, sondern auch die Abhängigkeit von Ölimporten abbauen, die Inflation bekämpfen und die Mobilität der Zukunft sichern. Wirtschaft und Gesellschaft wären dadurch deutlich besser auf künftige Krisen vorbereitet. Die selbsternannte Fortschrittskoalition könnte ihrem Namen doch noch gerecht werden. Es wäre der notwendige politische Wechsel vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt.

## Zur Zwischenbilanz

Mit dieser Zwischenbilanz knüpft Agora Verkehrswende an die Publikation *Vier Jahre für die Fairkehrswende* von September 2021 an. Damals hatte das Team Instrumente und Maßnahmen für alle Handlungsfelder im Ver-

kehrssektor aufgelistet, die für die deutsche CO<sub>2</sub>-Bilanz relevant sind, und skizziert, was eine Bundesregierung in der anstehenden Legislaturperiode tun kann, um den Verkehrssektor auf Klimazielpfad zu bringen. Für die Zwischenbilanz hat das Team untersucht, was in den zwölf Monaten seit Antritt der Bundesregierung am 8. Dezember 2021 passiert ist – für jedes Instrument und jede Maßnahme, einschließlich einer Kurzbewertung mit drei Farben: Rot für negativ, Gelb für offen oder nur teilweise erfüllt, Grün für positiv. Aufbauend auf diesen Einzelbewertungen wurde für jedes Handlungsfeld eine zusammenfassende Bewertung formuliert. Jedes Kapitel enthält sowohl die zusammenfassende Bewertung als auch die Liste mit den Einzelbewertungen. Manche Instrumente und Maßnahmen kommen in mehreren Kapiteln vor, damit die Handlungsfelder jeweils für sich stehen und als Ganzes erfasst werden können. Weitere Informationen zu den vorgeschlagenen Instrumenten und Maßnahmen finden sich in [Vier Jahre für die Fairkehrswende](#) und in den weiteren Agora-Publikationen, auf die in den Kapiteln verlinkt wird. Die Empfehlungen orientieren sich am Klimaneutralitäts-Szenario, das Agora Verkehrswende zusammen mit Agora Energiewende und Stiftung Klimaneutralität in der Studie [Klimaneutrales Deutschland 2045](#) vorgelegt hat.

Die Zwischenbilanz bietet somit neben der Analyse des Status quo vor allem auch Empfehlungen für Lösungen. Sie soll als Anregung dienen, um den Verkehrssektor in Deutschland auf Klimaneutralität auszurichten.

## 01

## Faire Preise im Straßenverkehr

### Status

Angesichts gestiegener Energiepreise hat die Bundesregierung vor allem finanzielle Entlastungen beschlossen. Den gestiegenen Kraftstoffpreisen begegnete sie mit temporär abgesenkten Energiesteuersätzen, längerfristig niedrigeren CO<sub>2</sub>-Abgaben und Steuerentlastungen bei den Pendelkosten; Einmalzahlungen dienten zur Stützung der Kaufkraft der Haushalte. Zudem wurden die Abgaben auf Strom dauerhaft gesenkt, was aber einen deutlichen Anstieg der Strompreise nicht verhinderte. Die Ausweitung der Lkw-Maut auf mehr Fahrzeuge und eine Bepreisung von Klimaschadenskosten ist vereinbart, aber noch nicht erfolgt. Für Pkw ist keine verursachungsgerechte Anlastung von Infrastruktur- und Umweltkosten in Form einer Maut in Sicht. Die Kaufzuschüsse für reine E-Pkw sollen sinken und die für Plug-in-Hybride zum Jahresende abgeschafft werden, Reformen bei der Kfz-Besteuerung sind nicht vorgesehen. Die im Koalitionsvertrag angekündigte Reform der Dienstwagenbesteuerung wurde bislang nicht umgesetzt.

### Beurteilung

Für die Abfederung der Energiepreiskrise gilt: Abgabensenkungen für fossile Energieträger sind der falsche Weg – sozial-, umwelt- und geopolitisch. Sie begünstigen vor allem einkommensstarke Haushalte, schwächen Sparanreize ab und festigen die Abhängigkeit von fossilen Energieimporten. Auch perspektivisch weist der bei den fiskalischen Instrumenten eingeschlagene Weg nicht in eine klimaneutrale Zukunft. Die fiskalische Gesamtarchitektur bleibt zugleich sozial unausgewogen. Die Bundesregierung stützt die notwendige Elektrifizierung der Pkw-Flotte weiterhin zuvorderst durch Förderprogramme und Subventionen, fährt diese aber zurück. Dadurch wiegt das Fehlen einer wirksamen Kfz-Besteuerung CO<sub>2</sub>-intensiver Pkw umso schwerer. Beim Abbau klimaschädlicher Subventionen wie bei der Dienstwagenbesteuerung gibt es keine Fortschritte. Die geplante Ausweitung der Lkw-Maut weist in die richtige Richtung, lässt aber Fragen der konkreten Umsetzung offen.

### Empfehlung

Die Bundesregierung reformiert die Fiskalarchitektur im Verkehr grundlegend und richtet sie an den klimapolitischen Notwendigkeiten aus. Die Preise spiegeln die realen Knappheiten und Kosten wider – insbesondere jene für Klima, Umwelt und Gesundheit. Die erforderliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung fossiler Kraftstoffe erfolgt planbar entlang eines ambitionierten Preispfads. Für den sozialen Ausgleich etabliert die Bundesregierung zügig ein Verfahren zur direkten Einnahmenrückverteilung. Die geplante Lkw-Maut-Reform wird im Jahr 2023 vollständig umgesetzt und die Maut perspektivisch auf alle Straßen ausgeweitet; eine fahrleistungsabhängige Maut wird auch für Pkw vorbereitet. Subventionen werden am Klimaschutz ausgerichtet – wie im Eckpunkte-Entwurf des Klimaschutz-Sofortprogramms angekündigt. Das bedingt auch eine umfassende Reform der Dienstwagenbesteuerung. Anreize für den Kauf klimaverträglicherer Pkw setzt die Bundesregierung durch eine CO<sub>2</sub>-basierte, an der Erstzulassung ansetzende Kfz-Besteuerung.

# 1. Faire Preise im Straßenverkehr: Einzelbewertungen

Tabelle 1

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Im KoAV	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>1.1 CO<sub>2</sub>-Emissionen sozial gerecht bepreisen</b>					
<b>Steilerer Anstieg der CO<sub>2</sub>-Bepreisung</b>					
	Reform des BEHG; Vorziehen der Handelsphase mit Preiskorridor und höherem CO <sub>2</sub> -Preis	Ja	Ja	KoAV: Beibehaltung des Preispfads. Drittes Entlastungspaket: Zum 1.1.2023 geplante CO <sub>2</sub> -Preisanhebung und alle weiteren Erhöhungsschritte um ein Jahr verschoben. Sendet klimapolitisch falsches Signal.	●
	Unterstützung für ein EU-weites Emissionshandelssystem für Straßenverkehr und Gebäude (ETS 2) ab 2026	Ja	Ja	KoAV: Grundsätzliche Unterstützung des EU-KOM-Vorschlags zum ETS 2. EU-Rat: Einsetzen für breite Abdeckung (u. a. Einbezug privater und gewerblicher Verbraucher).	●
<b>Abschaffung der EEG-Umlage und Einführung einer Pro-Kopf-Klimaprämie</b>					
	EEG-Umlage reduzieren und bis 2025 abschaffen	Ja	Ja	EEG-Umlage zum 1.7.2022 abgeschafft.	●
	Aufbau einer Pro-Kopf-Klimaprämie, finanziert durch CO <sub>2</sub> -Bepreisung	Ja	Ja	Derzeit Erarbeitung einer Rechtsgrundlage für Direktzahlungen (z. B. Klimageld). Insgesamt jedoch langsamer Fortschritt, erste Auszahlungen voraussichtlich frühestens 2024 möglich.	●
	Unterstützung für einen EU-Klima-Sozialfonds ab 2026	Ja	Ja	KoAV: Verpflichtender sozialer Ausgleich mittels ETS 2-Einnahmen. EU-Rat: Positionierung gegen starke Umverteilung zwischen Mitgliedstaaten über Sozialfonds; Einsatz für kleineres Fondsvolumen im Trilog.	●
<b>Reform des Systems aus Steuern und Abgaben</b>					
	Abschaffung des Dieselprivilegs (Energiesteuer) und Angleichung der Besteuerung von Diesel und Benzin (Kfz-Steuer)	Ja	Nein	Energiesteuersätze Benzin/Diesel während des Tankrabatts auf ähnliches, niedriges Niveau abgesenkt. Dauerhafte Angleichung nur bei Neufassung der Energiesteuerrichtlinie vorgesehen, keine eigene Initiative.	●
	Unterstützung für eine Neufassung der EU-Richtlinie zur Energiebesteuerung	Ja	Ja	KoAV: Formulierung lässt Interpretationsspielraum. Abschließende Positionierung im EU-Rat derzeit unklar. Eher geringe Chancen auf Einigung im Sinne des EU-KOM-Vorschlags, da Einstimmigkeit erforderlich.	●
<b>Mobilitätsgeld statt Pendlerpauschale</b>					
	Ersetzen der Entfernungspauschale durch Mobilitätsgeld ab 2023	Nein	Nein	Neuordnung der Pendlerpauschale unter Berücksichtigung ökologisch-sozialer Belange angekündigt (Koalitionsausschuss 02/2022). Bislang jedoch kein Fortschritt, sondern Anhebung der Entfernungspauschale.	●
<b>1.2 Infrastruktur- und Umweltkosten verursachergerecht anrechnen</b>					
<b>Einführung einer distanzbasierten Straßennutzungsgebühr für Pkw (Pkw-Maut)</b>					
		Nein	Nein	KoAV: vager Hinweis, dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur „weiter erhöht und langfristig abgesichert“ werden müssen. Bislang keine konkreten Vorbereitungen für fahrleistungsabhängige Pkw-Maut.	●
<b>Ausweitung der Lkw-Maut</b>					
	Novelle des Bundesfernstraßenmautgesetzes: CO <sub>2</sub> -Aufschlag, Ausweitung auf alle Straßen und weitere Fahrzeuge	Ja	Ja	KSSP erwähnt: CO <sub>2</sub> -Aufschlag von 200 € je Tonne (abzüglich CO <sub>2</sub> -Preis aus BEHG), CO <sub>2</sub> -Differenzierung, Ausweitung auf Lkw ab 3,5 t; aber nicht die Ausweitung auf alle Straßen. Beschlossener Reformschritt zum 1.1.2023 enthält nur höhere Mautsätze für Lärm und Luftverschmutzung (vgl. 8.2). Details der geplanten umfassenderen Reform sind noch unklar.	●
<b>1.3 Anreize für den Kauf klimafreundlicher Fahrzeuge setzen</b>					
<b>CO<sub>2</sub>-orientiertes Bonus-Malus-System als Kaufanreiz für emissionsarme Fahrzeuge</b>					
	Reform der Kfz-Steuer: CO <sub>2</sub> -orientiert, Fokus auf Erstzulassung	Nein	Nein	Vorschlag einer „Klimaabgabe“ seitens BMWK, jedoch keine konkreten Vorhaben der Bundesregierung.	●
	Abbaupfad für E-Auto-Kaufprämien	Ja	Ja	Abschaffung Umweltbonus für PHEV zum 1.1.2023 und degressive Ausgestaltung für BEV, aber keine konsequente Orientierung der Kaufprämien am Klimaschutzbeitrag. Umweltbonus endet 2024. Es fehlt ein komplementäres Malus-Instrument.	●
<b>Ökologische Modernisierung der Dienstwagenbesteuerung</b>					
	Reform des Einkommensteuergesetzes bzgl. Bemessung des geldwerten Vorteils bis 2023	Ja	Nein	Keine Umsetzung der schwachen Ankündigung im KoAV (Kopplung der PHEV-Privilegierung an Reichweite und elektrischen Fahranteil). Nutzungsumfang weiter unberücksichtigt. Verbrenner bleiben niedrig besteuert.	●
<b>Reform des Pkw-Labels</b>					
	Reform der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung	Nein	Ja	Reform des Pkw-Labels ist seit Jahren überfällig; erneute Ankündigung im KSSP-Eckpunkte-Entwurf. Aktuelles Label ist ohne valide Datenbasis; es bevorteilt systematisch schwere Pkw.	●



Bild: Bezirksamt Altona | Isadora Tast

# 02

## Gemeinwohl im Stadtverkehr

### Status

Der Koalitionsvertrag enthält die klare Absicht, das Straßenverkehrsrecht umfassend zu reformieren und neue gemeinwohlorientierte Ziele in das Straßenverkehrsgesetz (StVG) aufzunehmen, um so den Kommunen mehr Entscheidungsspielräume zu gewähren. Zugleich heißt es, dass Planungs- und Verwaltungsverfahren deutlich vereinfacht werden sollen und die Bundesregierung für mehr Rechtssicherheit sorgen will. Das würde den zügigen Ausbau des Umweltverbundes, ein effektives Parkraummanagement sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erleichtern. Diese Anliegen werden durch zahlreiche Verbände und ein breites Städtebündnis unterstützt. Derzeit diskutieren Bund und Länder Reformvorschläge, das Eckpunktepapier zum Klimaschutz-Sofortprogramm bekräftigt das Vorhaben sowie weiterführende Änderungen, etwa zur Absicherung der Radverkehrsmittel bis 2030 und zur Fußverkehrsförderung. Der Bundeshaushalt 2023 mit Mitteln für Fuß- und Radverkehr liegt vor.

### Beurteilung

Für die Anpassung des StVG fehlt bislang ein transparenter Fahrplan. Er wäre der erste notwendige Schritt für die umfassende Reform des Straßenverkehrsrechts inklusive Straßenverkehrsordnung (StVO). Immerhin, nach den Eckpunkten des Klimaschutz-Sofortprogramms wird die Reform nach wie vor angestrebt, allerdings werden nur noch Umwelt- und Klimaschutz als neue Ziele genannt. Ohne vorgelagerte Reform des StVG und die Aufnahme aller im Koalitionsvertrag genannten Ziele würden der Status quo und damit erhebliche Rechtsunsicherheiten bestehen bleiben. Das stünde in direktem Widerspruch zum Koalitionsvertrag. Das BMDV hält sich dazu bedeckt und hat Gesprächsangebote verschiedener Akteure abgelehnt. Die Verstetigung der Bundesmittel für die Radverkehrsförderung bis 2028 ist zwar zu begrüßen, die zugesagten Gelder decken aber bei Weitem nicht den von den Ländern und Verbänden aufgerufenen Finanzierungsbedarf. Zur angekündigten Fußverkehrsstrategie ist bislang nichts bekannt geworden.

### Empfehlung

Die Bundesregierung veröffentlicht in den kommenden Wochen einen Fahrplan für eine am Gemeinwohl orientierte Reform des Straßenverkehrsrechts. Darin ist die Anpassung des StVG der erste Schritt, der auch bis Anfang 2023 umsetzbar ist. In der ersten Jahreshälfte 2023 bringt das BMDV – basierend auf den zahlreichen bereits veröffentlichten Reformvorschlägen – einen Entwurf für eine StVO-Novelle in den Bundesrat ein, welcher dort von den Ländern beraten wird. Innerhalb weniger Monate trägt die Bundesregierung so zu schnelleren Verfahren, mehr Rechtssicherheit in den Kommunen sowie mehr Klimaschutz bei. In der Haushaltsplanung für die kommenden Jahre greift die Bundesregierung die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz auf und sieht deutlich höhere Mittel für die Rad- und Fußverkehrsförderung vor. Länder und Kommunen können sie ohne großen Verwaltungsaufwand abrufen. So unterstützt die Bundesregierung in den Kommunen eine Verkehrspolitik, die den Mensch als Maßstab nimmt.

## 2. Gemeinwohl im Stadtverkehr: Einzelbewertungen

Tabelle 2

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Im Koav	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>2.1 Autozentrierung im Straßenverkehrsrecht überwinden</b>					
<b>Neuausrichtung des Straßenverkehrs</b>					
		Ja	Ja	Reformen von StVG und StVO sind in Arbeit und im KSSP-Eckpunkte-Entwurf vorgesehen. Konkrete Ausgestaltung ist noch unklar, Beschlüsse liegen nicht vor. Ohne neue Ziele im StVG ist eine Änderung des Status quo kaum möglich.	●
<b>Vision Zero und Höchstgeschwindigkeit für mehr Verkehrssicherheit</b>					
	Vision Zero im Bundesrecht verankern	Ja	Nein	Zur Umsetzung der Vision Zero ist nichts bekannt.	●
	Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30) für mehr Verkehrssicherheit	Nein	Nein	Die Bundesregierung hat bisher nur mit einem unverbindlichen Brief auf die Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ reagiert.	●
<b>2.2 Vorteile für emissionsfreie Fahrzeuge ermöglichen</b>					
<b>Grundlagen für Nullemissionszonen</b>					
	Rechtliche Voraussetzungen für Nullemissionszonen schaffen	Nein	Nein	Keine Erwähnung im Koav oder sonstigen Beschlüssen.	●
<b>2.3 Öffentlichen Raum für alle nutzbar machen</b>					
<b>Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung</b>					
	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung	Ja	Ja	Generelle Ausweitung erfordert zunächst Änderung des Straßenverkehrsrechts. Die Ermöglichung digitaler Parkraumkontrollen in dieser Legislatur ist im Koav vereinbart und erscheint realistisch.	●
	Verkehrszeichen Ladezone	Ja	Ja	Ein Beschluss zu einer entsprechenden StVO-Änderung liegt nicht vor. Die Einrichtung des Verkehrszeichens über einen Vorschlag aus der VMK ist aber wahrscheinlich.	●
<b>Einheitliche Regeln für Sharing-Dienste</b>					
		Nein	Nein	Einheitliche bundesweite Regelung ist nicht in Sicht.	●
<b>Stärkung des Radverkehrs</b>					
		Ja	Ja	Mittel (z.B. für Radparkhäuser, kommunale Radinfrastruktur, „Radnetz Deutschland“) und Anstrengungen (z.B. Neuer Beirat Radverkehr) werden für Jahre zugesichert; viele Fördertöpfe sind aber schon ausgereizt.	●
<b>Stärkung des Fußverkehrs</b>					
		Ja	Nein	Erhöhung der Mittel im aktuellen Haushalt sowie im KSSP-Eckpunkte-Entwurf vorgesehen. Vorschläge aus VMK-Arbeitsgruppe zu fußverkehrsfreundlicher StVO-Reform wurden noch nicht umgesetzt.	●
<b>2.4 Kommunen als Gestalter der Verkehrswende stärken</b>					
<b>Ausbau der Personalkapazitäten und Verschlanung der Förderarchitektur</b>					
		Ja	Nein	Bislang keine Verschlanung der Förderarchitektur und kein erheblicher Ausbau der Personalkapazitäten für Kommunen (vgl. 10.2).	●

Agora Verkehrswende (2022) | Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

● negativ ● offen bzw. nur teilweise erfüllt ● positiv



# 03

## Mehr Angebote für den ländlichen Raum

### Status

Im Koalitionsvertrag strebt die Bundesregierung „gute Lebensverhältnisse in Stadt und Land“ an. Elektromobilität wird dabei nicht als Chance für den ländlichen Raum erwähnt. Im Masterplan Ladeinfrastruktur II hat die Bundesregierung die Möglichkeit geschaffen, die Planung von Ladeinfrastruktur zu bündeln, indem sie zum Beispiel auch auf Landkreisebene erfolgen kann. Außerdem wurde vereinbart, neue Stellen für Regionalmanager:innen für Ladeinfrastruktur zu schaffen. Den Ausbau der Radinfrastruktur entlang von Bundesfernstraßen sowie von Radabstellanlagen an Bahnhöfen möchte die Bundesregierung weiter voranbringen. Weil die Betriebskosten des Regionalbahn- und -busverkehrs deutlich gestiegen sind, hat die Bundesregierung den Ländern zugesagt, einen Teil der zusätzlichen Kosten auszugleichen. Außerdem hat sie angekündigt, das Recht auf Homeoffice stärken zu wollen. Insgesamt haben die Menschen im ländlichen Raum aber nach wie vor meist keine Alternative zum eigenen Auto.

### Beurteilung

Klimafreundliche Mobilitätsangebote auf dem Land – mit und ohne Auto – müssten deutlich schneller und gezielter ausgebaut werden. Zur Planung und Koordinierung der für die Verkehrswende notwendigen Ladeinfrastruktur im ländlichen Raum fehlt es an Personal. Immerhin sind auf dem Land die Bedingungen für privates Laden deutlich besser als in der Stadt. Für deutlich mehr Radwege an Bundesfernstraßen und Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen reichen die im Haushalt vorgesehenen Mittel bei Weitem nicht aus. Ebenso ist im Regionalbahn- und Busverkehr mit den veranschlagten Regionalisierungsmitteln keine Angebotsoffensive möglich. Der Entwurf des Klimaschutz-Sofortprogramms kündigt Nachbesserungen an. Das von der Bundesregierung geplante stärkere Recht auf Homeoffice kann dabei helfen, den Berufs- und Pendelverkehr langfristig zu reduzieren. Hingegen hat es die Bundesregierung versäumt, schädliche Verkehrsanreize bei Steuern und Abgaben wie der Entfernungspauschale zu korrigieren (siehe Kapitel 1).

### Empfehlung

Die Bundesregierung füllt das Versprechen der guten und gleichwertigen Lebensverhältnisse in allen Regionen mit konkreten Maßnahmen aus. In Abstimmung mit den Ländern schafft sie weitere Fortbildungsmöglichkeiten für kommunale Akteure im Bereich Ladeinfrastruktur. Sie stößt auch den im Koalitionsvertrag angekündigten Pakt zwischen Bund und Ländern zur Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Umsetzung an. Die Mittel für Radwege an Bundesstraßen werden deutlich erhöht und verstetigt. Das Gleiche gilt für Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen. Die Bundesregierung legt, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, Entwicklungsziele für das ÖPNV-Angebot auf dem Land in Form von bundesweiten Angebots- und Qualitätsstandards fest. Diese werden rasch im Dialog mit den Ländern etabliert und die damit einhergehenden finanziellen Lasten zwischen Bund und Ländern geteilt.

### 3. Mehr Angebote für den ländlichen Raum: Einzelbewertungen

Tabelle 3

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Im Koav	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>3.1 Vorteile des ländlichen Raums für Elektromobilität nutzen</b>					
<b>Innovationswettbewerb ländliche Elektromobilität und Sektorkopplung</b>					
		Nein	Nein	Ein derartiger Wettbewerb wurde bislang nicht initiiert.	●
<b>Kompetenzstellen und Netzwerke für Ladeinfrastruktur</b>					
	Länder bei Einrichtung Kompetenzstellen Ladeinfrastruktur unterstützen	Nein	Ja	Eine finanzielle Unterstützung der Länder im Zusammenhang mit Ladeinfrastruktur wird andiskutiert; außerdem diverse Schulungsinstrumente und Leitfäden (vgl. 6.2).	●
<b>Stellen für Ladeinfrastrukturmanager:innen in Kommunen</b>					
		Nein	Ja	Regionalmanager:innen Ladeinfrastruktur nach Masterplan LIS II sind gut; 30 Stellen sind jedoch nur ein Tropfen auf den heißen Stein; Ansiedlung beim Bund ist ein Fehler (vgl. 2.4, 6.2, 10.2).	●
<b>Förderprogramm für Ladeinfrastrukturkonzepte</b>					
		Nein	Unklar	Lokale Masterpläne könnten Voraussetzung für finanzielle Förderung durch den Bund werden. Ob Ladeinfrastrukturkonzepte gefördert werden, ist unklar (vgl. 6.2).	●
<b>3.2 Mobilität auch ohne eigenes Auto ermöglichen</b>					
<b>Ausbau des Angebots von Regionalbahnen und Bussen</b>					
	Regionalisierungs- und GVFG-Mittel erhöhen	Ja	Ja	GVFG-Mittel wurden bislang nicht erhöht. Über Regionalisierungsmittel wird verhandelt; Erhöhung ist wahrscheinlich (vgl. 4.1).	●
<b>Stärkung des Radverkehrs auf dem Land</b>					
	Länder bei Einrichtung Kompetenzstellen Radverkehr unterstützen	Nein	Nein	Nichts bekannt.	●
	Ausbau Radwege entlang von Bundesstraßen	Ja	Ja	Ausbaufortschritt ist bei Radwegen entlang von Bundesstraßen zu langsam (vgl. 2.3).	●
	„Bike and Ride“ ausbauen	Ja	Ja	vgl. 2.3	●
<b>Verkehrsreduzierung als Ziel in Raumordnung und Infrastrukturausbau</b>					
	Entwicklung von Siedlungen mit wenig Verkehr im Raumordnungsgesetz	Nein	Nein	Raumordnungsgesetz wurde von Bundesregierung angepasst; jedoch wurde lediglich zeitlicher Ablauf für beschleunigtes Bauen aufgenommen.	●
	Neuausrichtung des BVWP und Überprüfung Straßenausbaubedarf	Ja	Nein	Überprüfung läuft formal. Relevante Kürzung oder gar Neuausrichtung ist jedoch nicht erkennbar. Angekündigter Dialogprozess hat noch nicht begonnen (vgl. 8.1).	●
<b>Recht auf Homeoffice</b>					
		Ja	Ja	Koav: Erörterungsanspruch auf Homeoffice und mobiles Arbeiten. BMAS hat entsprechenden Gesetzentwurf angekündigt.	●
<b>3.3 Ländliche Kommunen mit Ressourcen ausstatten</b>					
<b>Stärkung der lokalen Planungs- und Gestaltungsstrukturen</b>					
	Ko-Finanzierung für flexiblen Pool von Planer:innen bei den Ländern	Nein	Nein	Nichts bekannt.	●

## Offensive für den Nahverkehr

### Status

Als Reaktion auf die stark gestiegenen Energiekosten ermöglichte die Bundesregierung die Nutzung des gesamten Nahverkehrs in Deutschland im Juni, Juli und August zum Preis von 9 Euro pro Monat. Den ÖPNV zu nutzen, wurde dadurch nicht nur sehr günstig, sondern auch sehr einfach. Die Maßnahme stieß auf große Resonanz und hatte einen deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen zur Folge. Die Verkehrsunternehmen waren aber auch teilweise überlastet. Aufgrund der Aktion wurde in der Öffentlichkeit intensiv über die Entwicklung des ÖPNV und der Fahrpreise diskutiert. Als Nachfolgelösung haben sich Bund und Länder auf ein Deutschlandticket zum Preis von 49 Euro pro Monat ab 2023 geeinigt. Darüber hinaus setzt die Bundesregierung jedoch keine Impulse für eine Angebotsoffensive mit Bus und Bahn. Die Energieknappheit führte zu einem starken Anstieg der Betriebskosten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Zur Aufrechterhaltung des Angebots erhöht die Bundesregierung die Regionalisierungsmittel.

### Beurteilung

Das 9-Euro-Ticket war eine mutige Maßnahme, die von der Bundesregierung und der ÖPNV-Branche rasch umgesetzt wurde. Die vorgeschlagene Nachfolgelösung kann zur Verlagerung vom Auto auf den ÖPNV beitragen. Ein Beitrag zur sozialen Integration ist aufgrund des höheren Preises allerdings nicht zu erwarten. Unbeantwortet bleibt die Frage, wie eine Angebotsoffensive ausgestaltet sein soll. Das Deutschlandticket wird das Finanzierungsproblem im ÖPNV sogar verschärfen, da die Tarifeinnahmen bis auf Weiteres gedeckelt bleiben. Für den Ausbau des Angebots fehlt es an langfristigen Finanzierungszusagen in Form von Aufschlägen bei den Regionalisierungsmitteln oder der Verwendung von Maut-Einnahmen für den öffentlichen Verkehr. Zu den im Koalitionsvertrag angekündigten und dringend erforderlichen bundesweiten Angebots- und Qualitätsstandards hat die Bundesregierung bisher keinen Vorschlag vorgelegt. Der Entwurf des Klimaschutz-Sofortprogramms stellt jedoch deutliche Verbesserungen in Aussicht.

### Empfehlung

Um Nachfrage und Qualität im ÖPNV kontinuierlich zu erhöhen, verfolgt die Bundesregierung drei Ziele: einfache und bezahlbare Tarife, Angebotsausbau sowie Beseitigung von Engpässen in der Infrastruktur. Die Nachfolgelösung zum 9-Euro-Ticket bewirkt eine deutliche Vereinfachung des Tarifsystems sowie die Deckelung der seit Jahren überproportional gestiegenen Ticketpreise. In den verbleibenden drei Amtsjahren legt die Bundesregierung einen Schwerpunkt auf die Etablierung anspruchsvoller bundesweiter Angebotsstandards und die Beschleunigung des Infrastrukturausbaus. Bund und Länder verständigen sich auf Wachstumsziele für den ÖPNV und schließen eine ergänzende Finanzierungsvereinbarung ab. Die Wachstumsziele sind im Einklang mit den Klimaschutzzielen des Verkehrssektors: Verlagerung von mittelfristig mindestens 30 Prozent des Autoverkehrs auf den öffentlichen Verkehr. Dafür nimmt die Bundesregierung den Straßenverkehr auch mehr für seine realen Kosten in die Verantwortung (siehe Kapitel 1).

## 4. Offensive für den Nahverkehr: Einzelbewertungen

Tabelle 4

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Im KoaV	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>4.1 Finanzmittel für Betrieb und Ausbau von Bus und Bahn erhöhen</b>					
<b>Stärkere Beteiligung des Bundes an den Betriebskosten des ÖPNV</b>					
	Regionalisierungsmittel aufstocken	Ja	Ja	Regionalisierungsmittel werden ab 2022 aufgestockt, um Betriebskostensteigerung abzufedern und Deutschlandticket mitzufinanzieren. Für eine Angebotsoffensive ist dies jedoch unzureichend (vgl. 3.2).	●
<b>Garantie eines Mindestangebots an ÖPNV-Fahrten</b>					
	Angebotsstandards einführen	Ja	Nein	Das Ziel ist im Koalitionsvertrag festgehalten, wurde jedoch bisher von der Bundesregierung nicht konkretisiert.	●
<b>Erweiterte Förderung für Bahnhofsumfeld und Businfrastruktur</b>					
	GVFG-Einsatzmöglichkeiten erweitern (Bahnhofsumfeld, BRT u. a.) und Mittel aufstocken	Nein	Nein	Das GVFG ist unverändert. Zusätzliche Mittel sind in der Haushaltsplanung – wie von der Vorgängerregierung vereinbart – erst ab 2025 vorgesehen.	●
<b>4.2 Digitalisierung im öffentlichen Verkehr voranbringen</b>					
<b>Förderung und einheitliche Standards für digitale Mobilitätsplattformen</b>					
	ÖPNV-Branche bei Mobilitätsplattform und Digitalisierung unterstützen	Ja	Ja	„Mobilithek“ ist ein guter Ansatz zum Datenaustausch. Es fehlt eine Plattform, die bundesweites multimodales Ticketing ermöglicht. Deutschlandticket wird den ÖPNV-Tarif vereinfachen (vgl. 10.1).	●

Agora Verkehrswende (2022) | Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

● negativ ● offen bzw. nur teilweise erfüllt ● positiv



05

## Verdopplung der Fahrgastzahlen im Bahnverkehr

### Status

Die Bundesregierung senkte mit dem 9-Euro-Ticket auch die Preise für die Fahrt mit Regionalzügen. Das trug dazu bei, dass die Fahrgastzahlen im Bahnverkehr nach den Rückschlägen infolge der Corona-Epidemie wieder anstiegen. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit nahmen hingegen ab, weil das Schienennetz oft überlastet war und an vielen Stellen saniert wird. Elektrifizierung und Streckenreaktivierung gehen kaum voran. Die Mittel für moderne Zugsicherungstechnik wachsen in den nächsten Jahren an. Die Haushaltsmittel zum Ausbau des Schienennetzes sollen ab 2023 leicht steigen. Die wachsenden Einnahmen aus der Lkw-Maut können voraussichtlich ab 2024 für Investitionen in das Schienennetz verwendet werden. Die Bundesregierung hat in ihrer Haushaltsplanung erste Entlastungen der Bahnunternehmen bei den Trassenentgelten vorgesehen. Der im Koalitionsvertrag angekündigte Umbau der Infrastrukturparten der Deutschen Bahn ist nicht erkennbar.

### Beurteilung

Der Impuls für die Nachfrage im Regionalverkehr durch das 9-Euro-Ticket wirkt wie eine isolierte Maßnahme. Die leicht steigenden Mittel genügen nicht, um die Fahrgastzahlen im Bahnverkehr wie erforderlich bis in die 2030er-Jahre zu verdoppeln. Dafür müssten das Angebot im Bahnverkehr und die Kapazitäten im Schienennetz deutlich schneller ausgebaut werden. Das Schienennetz bleibt der Flaschenhals beim Wachstum des Bahnverkehrs. Die Bundesregierung unterlässt es auch, für mehr Fairness im Wettbewerb von Schiene und Straße zu sorgen. So zahlen beispielsweise Bahnunternehmen weiterhin sehr hohe Gebühren zur Nutzung des Schienennetzes, während der Pkw-Verkehr von einer Maut befreit ist. Die zusätzlichen Regionalisierungsmittel reichen nicht für eine substantielle Verbesserung des Regionalbahnangebots.

### Empfehlung

Die Bundesregierung beschleunigt die Umsetzung der Pläne, das Schienennetz bis in die 2030er-Jahre zu modernisieren und auf doppelt so viele Fahrgäste auszurichten. Der Masterplan Schienenverkehr und der Deutschlandtakt sind dafür eine gute Grundlage. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz wird so ausfinanziert, dass alle Projekte bis in die 2030er Jahre realisiert werden können, die gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP, Teil Schiene) oder zusätzlich für den Deutschlandtakt nötig sind. Die Bundesregierung beschleunigt die Planungsverfahren und konzentriert personelle Ressourcen zur Planung und Genehmigung verkehrsträgerübergreifend auf die geplanten Schienenprojekte. Das wird bei der Bedarfsplanüberprüfung des BVWP (Teil Straße) berücksichtigt. Bei der Entwicklung der Regionalisierungsmittel ab 2023 sucht die Bundesregierung einen neuen Konsens mit den Ländern. Ziel ist nicht nur die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, sondern auch ein gemeinsames Verständnis der guten Zusammenarbeit.

## 5. Verdopplung der Fahrgastzahlen im Bahnverkehr: Einzelbewertungen

Tabelle 5

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Im Koav	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>5.1 Netz für den Deutschlandtakt ausbauen</b>					
<b>Mehr Mittel und beschleunigte Planung für den Deutschlandtakt</b>					
		Ja	Ja	Geringfügig höhere Mittel 2023; bis 2027 Anstieg auf 3 Mrd. Euro p. a. Es ist nicht erkennbar, dass der Deutschlandtakt bis 2030 in weiten Teilen umsetzbar ist. Raumordnungsverfahren wurden verkürzt.	●
<b>Einhaltung der bestehenden Ziele im Netzausbau</b>					
	Ziele des Masterplans Schiene (Digitalisierung, Lärminderung, Elektrifizierung, Bahnhofssanierung, Kapazitätssteigerung, ...) finanziell absichern und planmäßig umsetzen	Ja	Ja	Mittel für „Digitale Schiene“ und Renovierung von Bahnhöfen steigen. Programm zur schnellen Kapazitätserweiterung ist auf dem Weg. Insgesamt sind die Fortschritte jedoch unzureichend (vgl. 10.1).	●
<b>Mehr Flexibilität und Planungssicherheit für den Ausbau der Schiene</b>					
	Langfristig Mittel für den Netzausbau sicherstellen (Fonds) und Straßen-ausbau voranstellen	Ja	Ja	Eine Fondslösung nach Schweizer Vorbild ist nicht vorgesehen. Immerhin ist die Verwendung von Lkw-Maut-Mitteln für die Schiene ab 2024 vorgesehen.	●
<b>5.2 Infrastrukturentgelte für fairen Wettbewerb anpassen</b>					
<b>Beteiligung an Trassen- und Stationsentgelten der Eisenbahnunternehmen</b>					
		Ja	Ja	Teilübernahme der Entgelte im Personenverkehr in geringem Umfang. Im Koav vorgesehene Befreiung der DB-Infrastruktur von Gewinnerwartungen ist nicht angestoßen.	●

Agora Verkehrswende (2022) | Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

● negativ    ● offen bzw. nur teilweise erfüllt    ● positiv

## Schnellhochlauf der Elektromobilität

### Status

Die Bundesregierung hat sich mit dem Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, die politischen Rahmenbedingungen so zu setzen, dass Deutschland bis 2030 zum Leitmarkt für Elektromobilität wird – mit dann 15 Millionen rein elektrischen Pkw. Dafür unterstützte die Bundesregierung grundsätzlich den Vorschlag der EU-Kommission für die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte im Rahmen des Fit-for-55-Pakets. Demnach sollen ab 2035 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge neu zugelassen werden. Das wird aller Voraussicht nach noch in diesem Jahr verbindlich beschlossen werden. Für ambitioniertere Grenzwerte vor 2030, die für den Leitmarkt Deutschland wichtig gewesen wären, setzte sich die Bundesregierung nicht ein. Stattdessen wurde von der Kommission ein Vorschlag eingefordert, wie Fahrzeuge, die nur mit E-Fuels betankt werden, auch nach 2035 neu zugelassen werden können. Auf nationaler Ebene wurde der Masterplan Ladeinfrastruktur II verabschiedet. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen ist nicht vorgesehen.

### Beurteilung

Indem sich die Bundesregierung nicht für ambitioniertere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte vor 2030 eingesetzt hat, wird es sehr schwer, den Markthochlauf für elektrische Pkw effektiv zu beschleunigen und damit den Klimaschutz und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie zu stärken. Umso wichtiger sind jetzt zusätzliche nationale fiskalische Maßnahmen, um das Ziel von 15 Millionen E-Pkw noch zu erreichen (siehe Kapitel 1). Die grundsätzlich positiven Vorschläge des Masterplans Ladeinfrastruktur II sind noch nicht weit genug aufeinander abgestimmt, insbesondere beim Lkw-Ladenetz (siehe Kapitel 7), bei der Installation an Gebäuden und bei der Anbindung an die Stromnetze. Die Einrichtung von 30 Stellen für Regionalmanager:innen für Ladeinfrastruktur sind wohl effektiver in der kommunalen Verwaltung anzusiedeln. Dass trotz der Energiepreiskrise kein generelles Tempolimit auf Autobahnen beschlossen wird, ist zum Symbol für die verfahrenere Lage der Bundesregierung in der Verkehrswende geworden.

### Empfehlung

Die Bundesregierung bekennt sich klar zum Ziel von 100 Prozent reinen E-Pkw bei den Neuzulassungen in Deutschland vor 2035, damit auch die Ziele auf EU-Ebene erreicht werden. Dafür treibt sie weitere nationale Maßnahmen voran, um den Hochlauf von Elektrofahrzeugen zu beschleunigen. Das bedeutet vor allem eine Reform der Besteuerung von Pkw (siehe Kapitel 1), aber auch Zielvorgaben für die Umstellung von Flotten in öffentlicher Hand und Unternehmen sowie die langfristige Sicherung der Finanzierungshilfen für elektrische Busse. Die Umsetzung und Optimierung des Masterplans Ladeinfrastruktur II koordiniert die Bundesregierung gemeinsam mit den relevanten Interessengruppen mit Blick auf einen vollelektrifizierten Straßenverkehr. Die Bundesregierung beschließt ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen, mit positiven Effekten für Vision Zero, Klimaschutz und die effiziente Automatisierung des Verkehrs. Eine Roadmap zur Digitalisierung im Verkehr für den Klimaschutz wird verabschiedet.

## 6. Schnellhochlauf der Elektromobilität: Einzelbewertungen

Tabelle 6

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Im KoaV	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>6.1 Antriebswende bei Pkw, leichten Nutzfahrzeugen und Bussen voranbringen</b>					
<b>Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge</b>					
		Ja	Ja	Keine Anhebung der Ziele für 2025 und 2030. Das politische Hin und Her um die Entscheidung für 100 Prozent Elektrofahrzeuge 2035 demonstrierte Zerrissenheit.	●
<b>Investitionsförderprogramm für die Umstellung des ÖPNV auf elektrische Fahrzeuge bis 2030</b>					
		Ja	Ja	Die Förderung hat bisher einen angemessenen Umfang. Ab 2023 sind die Haushaltsmittel zur Förderung des Ausbaus elektrischer Busflotten jedoch unzureichend.	●
<b>Nullemissionsregel für Neufahrzeuge der öffentlichen Hand</b>					
		Nein	Unklar	100 Prozent Nullemissionsfahrzeuge bei Neufahrzeugen ab 2025 wurde nicht als Regel angekündigt. Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung will bis 2023 Maßnahmenprogramm zum Thema erarbeiten.	●
<b>6.2 Ausbau der Ladeinfrastruktur beschleunigen und Finanzierung dauerhaft sichern</b>					
<b>Einführung der Ladeinfrastruktur beschleunigen und Finanzierung dauerhaft sichern</b>					
	Masterplan Ladeinfrastruktur II	Ja	Ja	Gut, dass es einen Plan gibt, aber der Plan ist an entscheidenden Stellen zu schwach (Netze, Lkw, Gebäude).	●
	Vereinfachtes energierechtliches Abgrenzen	Nein	Ja	Abschaffung des EEG hat dieses Problem weitgehend gelöst.	●
	Reform von Bauordnungen und Genehmigungsrecht	Ja	Ja	Masterplan LIS II enthält Bitte an die Länder zu überprüfen, ob Musterbauordnung angepasst werden kann, um auch Nebenanlagen verkehrsfrei zu stellen. Länder und Kommunen müssen nun handeln.	●
	Vereinheitlichung der Anschlussregeln	Ja	Ja	KoaV spricht von Abbau von Hemmnissen bei Genehmigungsprozessen und Netzanschlussbedingungen. Der Masterplan LIS II ist in diesen Bereichen schwach und unkonkret; die Fristen sind zu spät.	●
	Netzarbeitspreis statt Leistungspreis	Nein	Unklar	Eine grundlegende Reform der Netzentgelte wird im KoaV angekündigt und mit dem Ziel angestrebt, die Elektrifizierung zu befördern. Ob dabei Ultraschnellladesäulen berücksichtigt werden, ist noch unklar.	●
	Rechtsreformen für zeitvariable Netztarife	Nein	Unklar	Eine grundlegende Reform der Netzentgelte wird im KoaV angekündigt und mit dem Ziel angestrebt, die Systemdienlichkeit zu befördern. Ob dies zu zeitvariablen Netztarifen führen wird, ist noch unklar.	●
	Förderung von Lademöglichkeiten für Carsharing-Flotten	Ja	Nein	Die Unterstützung von Carsharing wird zwar im KoaV erwähnt, im Masterplan LIS II findet sich aber keine gesonderte Erwähnung.	●
<b>Personalausbau für Planung und Gestaltung</b>					
		Ja	Ja	Regionalmanager:innen Ladeinfrastruktur sind gut, nur 30 Stellen sind allerdings ein Tropfen auf den heißen Stein, Ansiedlung beim Bund ist ein Fehler.	●
<b>Sicherung der langfristigen Finanzierung</b>					
		Nein	Ja	KoaV enthält Bekenntnis zur Mobilisierung privater Investitionen. Hemmnisse bei Netzanschlussbedingungen wirken dem entgegen. Masterplan LIS II kündigt Konzept für finanzielle Unterstützung an.	●
<b>EU-Mindestanforderungen an die Ladeinfrastruktur</b>					
		Ja	Ja	KoaV: Bundesregierung wird sich für ambitionierte Ausgestaltung einsetzen. Verfahren auf EU-Ebene läuft noch. Bundesregierung unterstützt den Vorschlag der EU-KOM (vgl. 7.3).	●
<b>6.3 Digitalisierung und autonomes Fahren als Beitrag zur Verkehrswende nutzen</b>					
<b>Geschwindigkeitsbegrenzung von höchstens 130 km/h auf Autobahnen</b>					
		Ja	Nein	Ein generelles Tempolimit ist im Koalitionsvertrag ausgeschlossen. Bundesregierung hat diese Maßnahme auch nicht vorgeschlagen.	●
<b>Politische Roadmap für automatisiertes Fahren und Klimaschutz</b>					
		Ja	Nein	KoaV erwähnt zwar langfristige Strategie, aber Roadmap mit Klimaschutz-Bezug ist nicht in Sicht. Beitrag der Automatisierung zur Verkehrswende ist nicht gesichert; Gefahr von Rebound-Effekten.	●
<b>Begrenzung des On-board-Energieverbrauchs</b>					
		Nein	Nein	Nur Unterstützung des Vorschlags der EU-KOM zu den Pkw-Flottengrenzwerten; keine darüber hinausgehenden Elemente.	●



## Stärkung der Schiene und Elektrifizierung der Straße im Güterverkehr

### Status

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag für den Klimaschutz im Güterverkehr einiges vorgenommen: 25 Prozent Marktanteil der Schiene; den Ausbau, die Elektrifizierung und die Digitalisierung des Schienennetzes; eine bessere Verknüpfung von Straße und Schiene durch mehr Zugänge zur Schieneninfrastruktur; eine Lenkung hin zu klimafreundlichen Fahrzeugen im Straßengüterverkehr durch eine CO<sub>2</sub>-Komponente bei der Lkw-Maut und den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Tatsächlich ist die Verbesserung der Schieneninfrastruktur trotz Mittelserhöhung unterfinanziert und langsam. Die Zahl der Gleisanschlussförderungen jedoch steigt. Im Straßengüterverkehr sind Programme der Vorgängerregierung fortgeführt worden. Neue Förderimpulse hat die Bundesregierung vorrangig bei der Anschaffung von Fahrzeugen und beim Aufbau von Ladeinfrastruktur in den Betrieben gesetzt. Der Ausbau öffentlicher Lkw-Ladeinfrastruktur ist mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur II geplant, allerdings ohne Zieldatum.

### Beurteilung

Bisher ist nicht sicher, dass die Bundesregierung ihre Versprechen aus dem Koalitionsvertrag einhält. Die für den Haushalt 2023 leicht erhöhten Mittel ermöglichen nicht die verabredete Stärkung der Schiene. Netzausbau, Elektrifizierung und Digitalisierung finden bisher nur im Schneckentempo statt. Die Mautreform wird erst in ihrer zweiten Stufe ab 2024 einen CO<sub>2</sub>-Aufschlag bringen, dessen Höhe zudem noch offen ist. Ebenfalls erst 2024 kommt die Ausweitung auf Lkw ab 3,5 Tonnen und die Verwendung der Einnahmen für die Schiene. Die Erfolge bei der Gleisanschlussförderung sind noch der Vorgängerregierung zuzurechnen. Die Anschaffung von Lkw mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb sowie der Aufbau von Ladepunkten und Tankinfrastruktur werden weiterhin gefördert. Das initiale öffentliche Lkw-Ladenetz wird jedoch nicht rechtzeitig zur Verfügung stehen, weil die Ausschreibungen erst Ende 2023 starten sollen.

### Empfehlung

Die Bundesregierung stärkt den Schienengüterverkehr, indem sie die Mittel für Ausbau, Digitalisierung und Elektrifizierung im Haushalt vorsieht und das Geld dafür zum Teil aus den Einnahmen der Lkw-Maut gewinnt. Außerdem justiert sie ihre Förderpolitik nach. Die Bundesregierung zieht die Ausschreibung des initialen Lkw-Ladenetzes vor, sodass es ab 2025 in Betrieb ist. Klimaschädlichen Lkw-Verkehr macht sie über die Lkw-Maut unattraktiver, indem sie die Möglichkeiten voll ausschöpft und 2023 einen CO<sub>2</sub>-Aufschlag von 200 Euro je Tonne beschließt. Der CO<sub>2</sub>-Preis auf Diesel sollte den Unternehmen rückerstattet werden, um Tanktourismus zu vermeiden. Hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte der EU für schwere Nutzfahrzeuge macht sich die Bundesregierung für eine Verschärfung stark. 65 Prozent CO<sub>2</sub>-Minderung ab 2030 und 100 Prozent Nullemissions-Lkw ab 2035 sind aus technisch-ökonomischer Sicht möglich und für den Klimaschutz notwendig.

## 7. Stärkung der Schiene und Elektrifizierung der Straße im Güterverkehr: Einzelbewertungen

Tabelle 7

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Im Koav	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>7.1 Schienengüterverkehr stärken</b>					
<b>Integration des Güterverkehrs im Deutschlandtakt und im Ausbau der Schieneninfrastruktur</b>					
		Ja	Nein	Kaum höhere Mittel 2023; bis 2027 Anstieg auf 3 Mrd. Euro p. a. Es ist nicht erkennbar, dass der Deutschlandtakt bis 2030 weitgehend umsetzbar ist. Raumordnungsverfahren wurden verkürzt (vgl. 5.1).	●
<b>Digitalisierung von Stellwerken und Elektrifizierung von Schienenstrecken</b>					
	Elektrifizierung von Schienenstrecken	Ja	Ja	Koav-Ziel 75 Prozent Elektrifizierung ist mit bisheriger Ausbaugeschwindigkeit (65 statt 500 km/a) nicht zu erreichen, (vgl. 5.1).	●
<b>Absenkung der Trassenpreise für Eisenbahnunternehmen</b>					
		Ja	Ja	Absenkung ist für Güterverkehr seit 2018 fortlaufend und auch für 2023 im Haushalt vorgesehen.	●
<b>7.2 Straße und Schiene besser miteinander verbinden</b>					
<b>Ausbau von Gleisanschlüssen und Umschlaganlagen in der Fläche</b>					
	Ausbau von Gleisanschlüssen und Umschlaganlagen in der Fläche	Ja	Ja	Anstieg der Förderanträge durch Ausweitung des Förderprogramms für neue Gleisanschlüsse und Reaktivierungen im März 2021 durch Vorgängerregierung.	●
	Neue Gewerbegebiete nur mit Gleisanschluss	Ja	Nein	„Verpflichtende Prüfung“ wurde noch nicht umgesetzt.	●
<b>Ausbau von digitaler Zugleittechnik und Gütertechnologie</b>					
	Ausbau von digitaler Zugleittechnik	Ja	Ja	Mittel für Umstellung auf ERTMS wurden im Haushalt 2023 erhöht. Digitalisierung des Schienennetzes geht im EU-Vergleich bisher zu langsam voran.	●
	Ausbau von digitaler Gütertechnologie	Ja	Ja	Digitalprojekte von Vorgängerregierung laufen und werden teilweise unter neuer Regierung verlängert.	●
<b>Einheitliche Standards für den Umschlag zwischen Schienen- und Straßengüterverkehr</b>					
		Ja	Ja	Studie zu verpflichtenden Standards von Sattelaufliegern wurde 2021 unter Vorgängerregierung vergeben und 2022 fertiggestellt. Weitere Handlungsschritte sind abzuwarten.	●
<b>7.3 Elektromobilität im Straßengüterverkehr voranbringen</b>					
<b>Innovationskorridore für Oberleitungs-Lkw, Batterie-Lkw und Brennstoffzellen-Lkw</b>					
		Nein	Ja	Konzeption von drei Innovationsclustern durch Vorgängerregierung wurde angeschoben. Öffentliche Lkw-Ladeinfrastruktur wird in jedem Fall benötigt, ist aber nicht ausreichend priorisiert.	●
<b>Aufbau von Ladeinfrastruktur für Batterie-Lkw</b>					
	Aufbau von Schnellladeinfrastruktur für Batterie-Lkw	Ja	Ja	Masterplan LIS II sieht Aufbau eines initialen Lkw-Ladernetzes vor, jedoch ohne Fertigstellungsziel 2025. Vorgesehene Ausschreibung 2023 deutet auf spätere Fertigstellung hin.	●
	Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur in den Betrieben	Nein	Ja	Bundesregierung weitet Förderprogramm für Nutzfahrzeuge mit alternativen klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur aus.	●
<b>Verschärfung der Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge</b>					
		Ja	Ja	Koav sieht Unterstützung einer „Weiterentwicklung“ auf EU-Ebene vor. Position ist noch nicht abgestimmt.	●
<b>Vorteile für Nullemissions-Lkw</b>					
	Vorteile für Nullemissions-Lkw bei der Maut	Ja	Ja	Mautbefreiung für Nullemissionsfahrzeuge wird weitergeführt. CO <sub>2</sub> -Aufschlag kommt erst in zweiter Stufe der Mautreform ab 2024. Höhe des Zuschlags ist noch unklar.	●
	Förderung der Anschaffung von Nullemissions-Lkw	Nein	Ja	Bundesregierung weitet Förderprogramm für Nutzfahrzeuge mit alternativen klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur aus.	●



# Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung und -finanzierung

## Status

2022 wird nicht wie vereinbart „erheblich mehr in die Schiene“ investiert, sondern etwa so viel wie in die Straße. Beim Aus- und Neubau erhält die Straße deutlich mehr. Eine Beschleunigungskommission Schiene wurde eingesetzt und eine „gemeinsame Abstimmung über laufende Projekte“ angekündigt, unter anderem mit Umwelt- und Wirtschaftsverbänden (Infrastrukturkonsens). Allerdings wird die Verkehrsprognose 2040 als Grundlage der Bedarfsplanüberprüfung erarbeitet. Unklar ist, wie auf der Basis der üblichen Trendfortschreibung neue Klimaschutz- und Mobilitätskriterien Eingang in den Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040 finden können. Ein Konzept zur langfristigen Finanzierung von Infrastruktur fehlt bisher; eine Pkw-Maut wird nicht in Betracht gezogen. Die Mautreform wird erst in ihrer zweiten Stufe ab 2024 die Verwendung der Einnahmen für die Schiene, einen CO<sub>2</sub>-Aufschlag und die Ausweitung auf Lkw ab 3,5 Tonnen bringen.

## Beurteilung

Bei der Verkehrswegeplanung sollte im Mittelpunkt stehen, was für einen klimaneutralen Verkehr gebraucht wird. Die bisherige Planung auf der Grundlage von Verkehrsprognosen und erwarteten Verkehrsnachfragen ist nicht zukunftstauglich. Begrüßenswert ist die Beteiligung von Verbänden an der Beschleunigungskommission Schiene und am Infrastrukturkonsens. Dass beim Neu- und Ausbau die Schiene weiterhin viel weniger Mittel erhält als die Straße, sorgt allerdings nicht für Vertrauen in die Reformbereitschaft der Bundesregierung. Es scheint auch keinen Plan zu geben, wie Investitionen in die Infrastruktur langfristig abgesichert werden können, wenn die Einnahmen aus der Energiesteuer durch den wachsenden Anteil an Elektrofahrzeugen wegbrechen werden. Vorschläge für eine fahrleistungsabhängige Straßennutzungsgebühr für Pkw werden bisher nicht aufgegriffen. Die Ankündigungen zur Reform der Lkw-Maut sind vielversprechend, entscheidende Fragen aber noch offen.

## Empfehlung

Die Bundesregierung verankert Klimaschutz als zentrales Element in der Planung und Finanzierung von Infrastruktur. Sie setzt konsequent auf „Schiene vor Straße“ und „Erhalt vor Neubau“. Mit der Beschleunigungskommission Schiene und dem Beteiligungsverfahren zum Infrastrukturkonsens stärkt die Bundesregierung den Rückhalt für den Paradigmenwechsel. Sie beweist politische Standfestigkeit und stoppt im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung Straßenbauprojekte, die mit dem Klimaschutz unvereinbar und noch nicht im Bau sind. Die für sinnvoll erachteten Projekte priorisiert sie insbesondere bezüglich ihres Beitrags zum Deutschlandtakt. Die aktualisierten Planungsgrundsätze hält sie gesetzlich fest und schafft so eine übersichtliche Infrastrukturplanung mit verbindlichen Zielen. Sie erarbeitet ein Konzept für eine fahrleistungsbezogene Pkw-Maut und nutzt die Lkw-Maut stärker für Klimaschutz – insbesondere durch einen hohen CO<sub>2</sub>-Aufschlag und die Verwendung der Mittel für die Schiene.

## 8. Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung und -finanzierung: Einzelbewertungen

Tabelle 8

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Ebene	Im Koav	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>8.1 Verkehrswegeplanung am Klimaschutz ausrichten</b>						
<b>Neubewertung aller Großprojekte im Straßenbau</b>						
		Bund	Ja	Nein	Infrastrukturkonsens-Beteiligungsverfahren ab Ende 2023 soll laut Koav eine Abstimmung über laufende Projekte enthalten. Bisher widersprüchliche Aussagen, inwiefern der Stopp von Straßenbauprojekten eine Option ist (vgl. 3.2).	●
<b>Planung durch ein Bundesverkehrsplangesetz</b>						
					Ankündigung eines neuen „Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040“ im Koav. Konkrete Maßnahmen unklar (vgl. 3.2).	●
<b>8.2 Straßennutzungsgebühren ausweiten und umverteilen</b>						
<b>Einführung einer distanzbasierten Straßennutzungsgebühr für Pkw (Pkw-Maut)</b>						
		Bund	Nein	Nein	Kein entsprechendes Konzept, trotz Formulierung im Koav: „Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen [...] langfristig abgesichert werden“.	●
<b>Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen und externe Kosten</b>						
	Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen	Bund	Nein	Nein	Nicht im Koalitionsvertrag enthalten.	●
	Ausweitung der Lkw-Maut bzgl. externe Kosten	Bund	Ja	Ja	Ausweitung 2023 bzgl. Luft und Lärm, aber erst 2024 bzgl. Klimakosten. Höhe des CO <sub>2</sub> -Aufschlags noch unklar.	●
<b>Verwendung von Maut-Einnahmen für die Schiene und den öffentlichen Verkehr</b>						
		Bund	Ja	Ja	Verwendung von Maut-Einnahmen für „Mobilität“ (u. a. Schiene, öffentlicher Verkehr) ist für 2024 angekündigt. Ausgestaltung unklar.	●

Agora Verkehrswende (2022) | Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

● negativ    ● offen bzw. nur teilweise erfüllt    ● positiv



## Strukturwandel in Industrie und Regionen

### Status

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag ein klares Ziel für die Automobilindustrie gesetzt: Sie möchte die Transformation unterstützen, um die Klimaziele zu erreichen und Arbeitsplätze sowie Wertschöpfung hierzulande zu erhalten. Drei Maßnahmen werden dafür genannt, die sich alle in der Umsetzung befinden: die Förderung von regionalen Clustern, die insbesondere die Transformation von kleinen und mittleren Unternehmen unterstützen sollen; eine weitergeführte Förderung von Batteriezellproduktion, -demontage und -recycling; die Einrichtung eines Expertenkreises „Transformation der Automobilwirtschaft“. Weitere Maßnahmen, die für eine erfolgreiche Transformation zentral sind, werden zwar im Koalitionsvertrag genannt, Ergebnisse sind jedoch bisher nicht ersichtlich: eine Industriestrategie, die Teil der Umsetzung des *European Green Deal* sein soll, sowie ein „Transformationsfonds der KfW“, der Unternehmen bei ihren Investitionen auf dem Weg zur Klimaneutralität unterstützen soll.

### Beurteilung

Es ist positiv, dass die Bundesregierung die Transformation der Automobilindustrie als wichtige Aufgabe erkannt hat. Deshalb wiegt es besonders schwer, dass sie einige Maßnahmen bisher nicht ergriffen hat, die für das Gelingen der Transformation unerlässlich sind. Bislang fehlt ein gemeinsames Verständnis darüber, wie ein klimaneutrales Unternehmen zu definieren ist. Nur auf dieser Grundlage kann eine Strategie entwickelt werden, wie sich das Ziel einer klimaneutralen Automobilindustrie bis 2045 erreichen lässt. Kritisch ist darüber hinaus, dass die Bundesregierung noch keine Vorschläge für einen „Transformationsfonds der KfW“ gemacht hat. Damit wäre es möglich, gezielt kleine und mittlere Zulieferbetriebe anzusprechen. Sie bedürfen bei der Finanzierung der Transformation besonderer Unterstützung. Bei den Verhandlungen über die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw hat die Bundesregierung die Chance verpasst, sich für einen schnelleren Wechsel zur Elektromobilität einzusetzen.

### Empfehlung

Die Bundesregierung nutzt die Transformation als Chance, um für mehr Klimaschutz in der Automobilindustrie zu sorgen, Arbeitsplätze zu sichern und den Produktionsstandort Deutschland zu stärken. Die klimapolitischen Anforderungen in den Absatzmärkten und an den Produktionsstandorten steigen weltweit. Deshalb schafft die Bundesregierung jetzt die Rahmenbedingungen dafür, dass die deutsche Automobilindustrie in einer klimaneutralen Welt erfolgreich sein kann. Dazu gehört eine Strategie, wie Hersteller und Zulieferer bis 2045 Klimaneutralität erreichen können. Sie beinhaltet insbesondere Ansätze zur Standardisierung von Methoden, um Treibhausgasemissionen entlang des Lebenszyklus zu erfassen und zu dokumentieren. Sie unterstützt zudem Unternehmen dabei, sich mit klimaneutralen Werkstoffen und Komponenten zu versorgen. Die Bundesregierung beschleunigt auch die Arbeit am Transformationsfonds und stellt sicher, dass insbesondere kleine und mittlere Zulieferbetriebe davon profitieren.

## 9. Strukturwandel in Industrie und Regionen: Einzelbewertungen

Tabelle 9

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Im KoaV	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>9.1 Die Transformation voranbringen</b>					
<b>Entwicklung einer Langfriststrategie auf dem Weg zur Klimaneutralität</b>					
		Ja	Ja	KoaV: Ankündigung Industriestrategie ist eingebettet in europäische Lösung ( <i>European Green Deal</i> ). Arbeit dazu hat begonnen. Ergebnisse liegen noch nicht vor, obwohl schnelle Umsetzung wichtig ist.	●
<b>Schnellhochlauf der Elektromobilität</b>					
	Verschärfung der CO <sub>2</sub> -Flottengrenzwerte (Fit-for-55-Paket)	Ja	Ja	vgl. 6.1	●
	Abgaben und Umlagen beim Strompreis reformieren			vgl. 1.1	●
	Kfz-Steuer stärker an CO <sub>2</sub> -Ausstoß ausrichten	Nein	Nein	Keine Reform der Kfz-Steuer geplant (vgl. 1.3).	●
	Finanzierungskonzepte für Aufbau und Betrieb von LIS entwickeln			vgl. 6.2	●
<b>Strategieplattform Transformation der Automobilwirtschaft</b>					
		Ja	Ja	Strategieplattform ist seit Juni 2022 aktiv. Positiv: kein kurzfristiges Gremium, sondern für gesamte Legislatur. Agile Organisation: Ad-hoc-Gruppen arbeiten zu aktuellen, wesentlichen Themen.	●
<b>9.2 Investitionen für die Transformation erleichtern</b>					
<b>Einrichtung eines Investitionsfonds Neue Mobilität</b>					
		Ja	Ja	KoaV: Transformationsfonds bei der KfW, ohne Fokus auf Mobilität. Arbeit dazu hat begonnen. Ergebnisse liegen noch nicht vor, obwohl schnelle Umsetzung wichtig ist.	●
<b>Förderinitiative für Batteriezellproduktion</b>					
	Weiterhin Förderung der Ansiedlung von Batteriezellproduktion, -demontage und -recycling	Ja	Ja	Fortführung und Weiterentwicklung der europäischen IPCEI-Projekte ist im Koalitionsvertrag angekündigt. Förderung des Batteriepass-Projekts geht in die richtige Richtung.	●
	Verbindlicher Rechtsrahmen durch EU-Batterie-Verordnung	Ja	Ja	KoaV: Einsatz für höhere Recyclingquoten und Mindestquote für Rezyklate auf EU-Ebene. Das wurde weitgehend umgesetzt. Das wurde weitgehend umgesetzt, nicht allerdings bei Lithium.	●
<b>9.3 Strukturwandel in den Regionen flankieren</b>					
<b>Strategiedialoge in den Bundesländern</b>					
		Nein	Ja	Mehr Strategiedialoge in den Bundesländern, vor allem durch „Transfergesamtkonzept“. Bislang gibt es nicht in allen wesentlichen Regionen der deutschen Automobilindustrie entsprechende Initiativen.	●
	Prüfung, ob europäisches Beihilferecht angepasst werden muss	Nein	Nein	EU-Leitlinien für regionale Beihilfen wurden angepasst (u.a. Prüfung auf Beitrag zum Green Deal und Aufschläge für „bedürftige“ Regionen). Unklar, ob das reicht; unklar auch die Rolle die Bundesregierung.	●
<b>Transfergesamtkonzept unter Einbindung der Regionen</b>					
	Förderung regionaler Transformationsnetzwerke	Ja	Ja	KoaV: Regionale Clusterförderung. Entsprechendes Förderprogramm ist in der Umsetzung.	●
	Förderung von Transformations-Hubs	Nein	Ja	Entsprechendes Förderprogramm ist in der Umsetzung.	●

Agora Verkehrswende (2022) | Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

● negativ ● offen bzw. nur teilweise erfüllt ● positiv



# 10

## 10.1 | Verkehrswende als Gemeinschaftswerk: Neue Allianzen

### Status

Die Bundesregierung hat kein ressortübergreifendes Gesamtkonzept für die Verkehrswende und führt kein Monitoring des Fortschritts bei den wesentlichen Indikatoren durch. Während in anderen Sektoren aufgrund der gestiegenen Energiepreise und -knappheiten Effizienzmaßnahmen kurzfristig umgesetzt wurden, ist das im Verkehrssektor ausgeblieben. Die Verkehrswende wird kaum als Mittel gegen steigende Ölpreise und die Abhängigkeit von Ölimporten verstanden. Die Bundesregierung hat einen Expertenbeirat „Klimaschutz in der Mobilität“ (EKM) unter Federführung des BMDV und einen Expertenkreis „Transformation der Automobilwirtschaft“ (ETA) unter Federführung des BMWK eingerichtet. Beide Gremien werden über einen gemeinsamen Lenkungsreis koordiniert. Aktionsbündnisse, die die Umsetzung der Verkehrswende voranbringen könnten, sind nicht vorhanden; eine Infrastrukturoffensive ist nicht erkennbar.

### Beurteilung

Das Fehlen eines Gesamtkonzepts für die Verkehrswende ist an allen Ecken und Enden zu spüren. Es gibt keinen klaren Plan, die mittel- und langfristigen Klimaziele effektiv, ökonomisch effizient und sozial gerecht zu erreichen. Dabei kommt es gerade beim Klimaschutz im Verkehrssektor darauf an, viele verschiedene Instrumente und Maßnahmen aufeinander abzustimmen. Weder das vom BMDV vorgelegte Sofortprogramm noch der Entwurf für die Eckpunkte des Klimaschutz-Sofortprogramms der Bundesregierung werden diesem Anspruch im Verkehrssektor auch nur im Ansatz gerecht. Mit den beiden Expertengremien ETA und EKM sind immerhin zwei potenzielle Allianzen für die Verkehrswende erkennbar. Allerdings ist es für eine Beurteilung noch zu früh. Die Arbeit des Gremiums darf nicht in langwierigen Beratungsprozessen enden, die die Erarbeitung eines effizienten und effektiven Klimaschutzkonzeptes für den Verkehr weiter verzögern.

### Empfehlung

Die Bundesregierung legt bis Frühjahr 2023 ein gut aufeinander abgestimmtes Gesamtpaket für die Verkehrswende vor. Darin nennt sie fiskalische, investive, ordnungsrechtliche und kommunikative Maßnahmen, mit denen Klimaneutralität im Verkehr bis 2045 erreicht werden kann. An diesem Zielbild ausgerichtet können Planung und Ausbau für die benötigten Infrastrukturen erfolgen. Um die Entwicklungen im Personen- und Güterverkehr zu verfolgen und Zielverfehlungen zu vermeiden, setzt die Bundesregierung ein Monitoring „Mobilität der Zukunft“ auf. Solch ein Monitoring kann künftig auch über Indikatoren aus dem Klimaschutzgesetz erfolgen. Durch ihr überzeugendes Gesamtkonzept für die Verkehrswende und ihre engagierte politische Führung gelingt es der Bundesregierung, weitere Allianzen und Aktionsbündnisse auf den Weg zu bringen und breite gesellschaftliche Mehrheiten für die Verkehrswende zu gewinnen.

10.1 Verkehrswende als Gemeinschaftswerk – Neue Allianzen: Einzelbewertungen

Tabelle 10.1

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Im Koav	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>10.1 Neue Allianzen für die Verkehrswende schmieden</b>					
<b>Charta der Fairkehrswende</b>					
		Nein	Nein	Ressortübergreifendes Gesamtkonzept für Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor wurde angekündigt, aber wiederholt verschoben. Im Rahmen des immer noch nicht vorliegenden KSSP ist bisher kein solches Konzept absehbar.	●
<b>Monitoring „Mobilität der Zukunft“</b>					
		Nein	Nein	Nichts bekannt.	●
<b>Infrastrukturoffensive für die Verkehrswende</b>					
		Unklar	Nein	Koav erwähnt mehr Investitionen in Schiene als Straße, Priorität auf Deutschlandtakt-Projekte, Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan, aber Umsetzung ist bisher nicht absehbar. Fokus auf Ladeinfrastruktur (vgl. 8).	●
<b>Nationales Forum Klimaneutrale Mobilität</b>					
		Nein	Ja	Neugründungen: Expertenbeirat Klimaschutz in der Mobilität und Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft. Übergreifender Lenkungskreis entspricht Idee des Nationalen Forums Klimaneutrale Mobilität.	●
<b>Aktionsbündnisse für die Verkehrswende (German Green Mobility Deals)</b>					
		Nein	Nein	Nichts bekannt.	●
<b>Digitalisierung im Dienst der Verkehrswende</b>					
	Digitalisierung der Schiene	Ja	Ja	Unterschiedlich schneller Fortschritt. Mittel für DTMS steigen von aktuell 0,5 Mrd. Euro auf 1,5 Mrd. Euro (2026). Programm zur schnellen Kapazitätserweiterung angekündigt, sonst jedoch nichts (vgl. 5.1).	●
	Echtzeit-Belegungsdaten von Ladesäulen	Ja	Ja	„Roadmap Digitalisierung“ im Masterplan LIS II ist unspezifisch und erst für Q1/2024 geplant.	●
	Einführung eines Standards zur multimodalen und vernetzten Buchung von ÖPNV- und Sharing-Diensten	Ja	Ja	Koav: Verpflichtung der Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbieter, ihre Echtzeitdaten unter fairen Bedingungen bereitzustellen (vgl. 4.2).	●
	Einrichtung einer nationalen Datenzugangsstelle			Langsamer Fortschritt bei Datenplattform Mobilität. Deutschlandticket kann ähnliche Ziele erfüllen wie geplante, aber schwache Plattform für Ticketbuchung. Standards zum Teilen von Verkehrsdaten fehlen. Mobilitätsdatenmarktplatz erfüllt nicht Open-Data-Kriterien.	●

Agora Verkehrswende (2022) | Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

● negativ ● offen bzw. nur teilweise erfüllt ● positiv



# 10

## 10.2 | Verkehrswende als Gemeinschaftswerk: Kommunen

### Status

Im Koalitionsvertrag ist ein „neues kooperatives Miteinander mit den Kommunen“ vereinbart. Ebenso ist dort eine Vereinfachung von Förderprogrammen angekündigt. Zu beiden Aspekten sind zumindest im Verkehrsbereich bislang keine Fortschritte ersicht- lich. Ein für die Praxis bedeutender Punkt fehlt im Koalitionsvertrag: die Verbesserung von Personalaus- stattung und Qualifikation in den Kommunen.

### Beurteilung

Selbst in Krisenzeiten leistet sich Deutschland weiter den Luxus, das Potenzial der Kommunen für die Verkehrs- wende brachliegen zu lassen. Wegen unzeitgemäßer und bürokratischer Bundesvorgaben vergeuden Städte und Gemeinden wertvolle Ressourcen und Wirkungs- kraft. Das von der Bundesregierung angekündigte „neue Miteinander“ ist bislang bei zentralen Anliegen nicht zu beobachten. So nutzt die Bundesregierung etwa nicht die Expertise der Fachleute aus der kommunalen Praxis, um den Rechtsrahmen zu modernisieren oder die Fördermit- telvergabe effizienter zu gestalten. Zwar werden durch die Kommunalrichtlinie immerhin Klimaschutzmana- ger:innen in Kommunen bezuschusst, die sich auch mit Mobilitätsfragen beschäftigen können. Insgesamt unter- nimmt die Bundesregierung aber viel zu wenig, um dem enormen Personalmangel in den Kommunen zu begegnen und die Länder bei entsprechenden Förderprogrammen zu unterstützen. Das trägt zu einer weiteren Verzögerung der Verkehrswende bei.

### Empfehlung

Die Bundesregierung greift die Gesprächsangebote von Kommunen rund um die geplante Reform des Straßen- verkehrsrechts zügig auf. Kommunen erhalten durch die Reform mehr Entscheidungsfreiheit, um etwa Tempo 30 innerorts anzuordnen, dem Fußverkehr mehr Vorrang einzuräumen, Radwege einzurichten oder den Parkraum effektiver zu verwalten (siehe Kapitel 2). Der Dialog im Zuge der Reform ist ein einfacher erster Schritt, um das neue Miteinander zwischen Bund und Kommunen zu entwickeln. Auch die angestrebte Entbürokratisierung von Förderprogrammen geht die Regierung gemeinsam mit den Kommunen und deren Verbänden an. Gemein- sam mit den Ländern entwickelt die Bundesregierung darüber hinaus weitere Programme, um gerade kleineren oder finanzschwachen Kommunen unbürokratisch und effektiv Personal sowie Expertise für die Bewältigung ihrer Aufgaben zur Verfügung zu stellen.

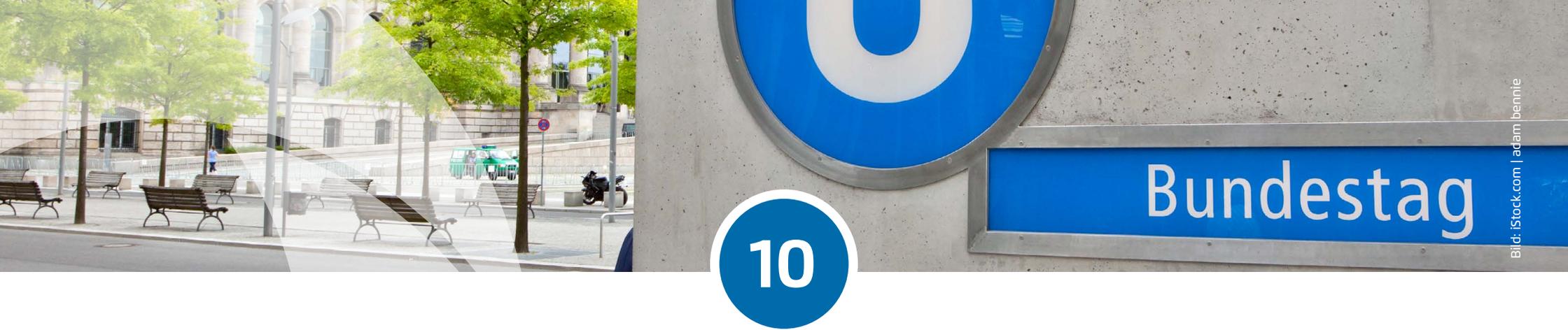
## 10.2 Verkehrswende als Gemeinschaftswerk – Kommunen: Einzelbewertungen

Tabelle 10.2

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Im KoaV	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>10.2 Kommunen als Orte der Verkehrswende stärken</b>					
<b>Optimierung der Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Kommunen</b>					
	Intensiverer Austausch Bund-Länder-Kommunen (u.a. mit dem „Bündnis Moderne Mobilität“)	Ja	Nein	Kein direkter Dialog mit Kommunalpolitik. Bestehendes Format „Bündnis Moderne Mobilität“ hat an Bedeutung verloren. Mehr Entscheidungsfreiheit der Kommunen wird bislang blockiert.	●
<b>Verankerung der Mobilitätspolitik auf Bundesebene</b>					
	Eigene Abteilung im BMDV für Mobilität in Städten und Regionen	Nein	Nein	Dazu ist nichts bekannt. Das Thema Mobilität in Städten und Regionen hat im BMDV nicht an Bedeutung gewonnen, sei es mit oder ohne eine eigene Abteilung für das Thema.	●
<b>Stärkung der Personalausstattung und Qualifikationen in den Kommunen</b>					
	Personalstellen- und Qualifizierungsprogramme für Kommunen	Nein	Nein	Fortführung bestehender Programme (Kommunalrichtlinie, Fortbildungen zu Radverkehr); keine neuen Initiativen. Fehlallokation von Personal, u. a. 30 Stellen bei der NOW laut Masterplan US II.	●
	Unterstützung von Kompetenznetzwerken zu Mobilitätsmanagement in allen Ländern	Nein	Nein	Fortführung bestehender Ansätze (z. B. NaKoMo). Das NaKoMo ist im Austausch mit einigen Ländernetzwerken. Zur Unterstützung eines flächendeckenden Aufbaus von Ländernetzen ist nichts bekannt.	●
<b>Vereinfachung des Förderregimes für Kommunen</b>					
	Vereinfachung des Förderregimes für Kommunen	Ja	Nein	Bisher wurden keine Förderprogramme zusammengefasst, vereinfacht oder flexibilisiert.	●
	Förderberatung	Ja	Nein	Bisher wurde die Förderberatung nicht ausgedehnt.	●
<b>Unterstützung für die Verkehrswende vor Ort</b>					
	Finanzierung von regionalen Klimamobilitätsplänen	Nein	Nein	Es sind keine entsprechenden Förderprogramme vorgesehen.	●

Agora Verkehrswende (2022) | Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

● negativ ● offen bzw. nur teilweise erfüllt ● positiv



## 10.3 | Verkehrswende als Gemeinschaftswerk: Int. Zusammenarbeit

### Status

Im Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung angekündigt, die internationale Zusammenarbeit an den 17 Zielen der Vereinten Nationen für eine sozial, wirtschaftlich und ökologisch nachhaltige Entwicklung (*Sustainable Development Goals, SDGs*) auszurichten. Außerdem plant die Bundesregierung die Klimafinanzierung auszuweiten und die Klimaresilienz zu stärken, auch durch den Bau nachhaltiger Infrastrukturen. Im Rahmen der internationalen Klimaverhandlungen und der multilateralen Zusammenarbeit (G7, G20) setzt sich die Bundesregierung vor allem für die finanzielle Hilfe für Entwicklungsländer zur Bekämpfung der Klimafolgen („Verluste und Schäden“), aber generell auch für Allianzen zur globalen Energiewende und die Stärkung des Klimaschutzes ein (Klima-Clubs). Einen speziellen Schwerpunkt für eine weltweite Verkehrswende gibt es bislang weder in der multilateralen noch in der bilateralen Zusammenarbeit; das gilt auch in Bezug auf die großen Schwellenländer wie China oder Indien.

### Beurteilung

Es schwächt den Klimaschutz, wenn die Bundesregierung die Verkehrswende nicht zur Priorität für die internationale Zusammenarbeit macht: Die globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs steigen und die Motorisierung nimmt speziell in Schwellenländern rasant zu. Deutschland hätte die Möglichkeit, gerade über die bilaterale Zusammenarbeit die Verkehrswende in Partnerländern voranzubringen. Nur mit einer klaren Strategie für den Verkehr in der internationalen Zusammenarbeit wird Deutschland seiner Verantwortung für den Klimaschutz gerecht werden können. Durch die weltweit vernetzten Mobilitätsmärkte und deren Zulieferketten wird die Verkehrswende nur als internationales Gemeinschaftswerk gelingen. Das gilt insbesondere für Schwellenländer wie China und Indien und den afrikanischen Kontinent, dessen Bevölkerung und Wirtschaft in diesem Jahrhundert am stärksten wachsen wird. Allein mit einem international unterstützten *Leapfrogging* werden die Klimaziele auf diesem Kontinent erreicht werden.

### Empfehlung

Die Bundesregierung macht die Verkehrswende zu einem Kernthema ihrer internationalen technischen und finanziellen Zusammenarbeit. Das wird nicht nur für den globalen Klimaschutz ein Gewinn sein, sondern auch für die exportorientierte Mobilitätswirtschaft in Deutschland. In bestehenden und sich entwickelnden Klimapartnerschaften werden verstärkt gemeinsame Ziele und Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Verkehrs unterstützt. Internationale Initiativen – wie der *ZEV Transition Council* – werden aktiv mitgestaltet. Insbesondere in der Zusammenarbeit mit China und Indien nimmt die Bundesregierung den Verkehrssektor in den Blick und entwickelt eine am Klimaschutz orientierte Kooperationsstrategie. Auch in multilateralen Formaten (G7, G20, UN, *Compact for Africa*) setzt sie sich dafür ein, dass die Verkehrswende in den Fokus rückt. Als Startschuss für einen internationalen Verkehrswende-Club richtet die Bundesregierung noch im Jahr 2023 eine internationale Verkehrswende-Konferenz aus.

10.3 Verkehrswende als Gemeinschaftswerk – Internationale Zusammenarbeit: Einzelbewertungen

Tabelle 10.3

Kapitel	Instrument / Maßnahme	Im KoaV	In Arbeit	Status und Bewertung	
<b>10.3 Internationale Zusammenarbeit für die globale Verkehrswende intensivieren</b>					
<b>10.3.a Verkehrswende-Club</b>					
		Nein	Nein	Die Bundesregierung warb im Rahmen von G7, G20 und COP27 für einen Klimaclub. Ein Verkehrsschwerpunkt ist dabei noch nicht absehbar.	●
<b>10.3.b Verkehrswende als Schwerpunkt der bilateralen internationalen Zusammenarbeit</b>					
		Ja	Nein	Indirekte Erwähnung über Ausrichtung der internationalen Zusammenarbeit an SDGs. Ausweitung der Klimafinanzierung; Stärkung der Klimaresilienz; Ausbau der nachhaltigen Infrastruktur.	●
<b>10.3.c Net-Zero Mobility Conference</b>					
		Nein	Nein	Keine Erwähnung, auch nicht indirekt.	●

Agora Verkehrswende (2022) | Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

● negativ    ● offen bzw. nur teilweise erfüllt    ● positiv

Agora Verkehrswende | Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt?

# Publikationen von Agora Verkehrswende

## Vier Jahre für die Fairkehrswende

Empfehlungen für eine Regierungs-Charta mit Kurs auf Klimaneutralität und soziale Gerechtigkeit im Verkehr in der 20. Legislaturperiode (2021–2025)

## Klimaneutrales Deutschland 2045

Wie Deutschland seine Klimaziele schon vor 2050 erreichen kann

## Kapital für den Wandel der Automobilindustrie

Wie Investoren und Banken eine Führungsrolle beim Erreichen der Pariser Klimaziele im Automobilssektor übernehmen können

## Steuersignale zur Transformation der Pkw-Flotte

Reformoptionen für eine faire und klimagerechte Kfz- und Dienstwagenbesteuerung

## Elektro-Lkw schneller auf die Straße bringen

Schlussfolgerungen von Agora Verkehrswende in Kooperation mit T&E auf Basis einer Studie von TNO

## Mut zur lebenswerten Stadt

Anregungen für Kommunen, sich mit Nachdruck für bessere Mobilität einzusetzen

## StVO-Reform im Überblick

Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung

## Wende im Pendelverkehr

Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können

## Pkw-Maut für die Mobilitätswende

Eine verursachergerechte Straßennutzungsgebühr als Baustein für ein digitalisiertes und klimaneutrales Verkehrssystem

## Faire Preise im Straßenverkehr

Leitlinien für eine klimagerechte, effiziente und sozial ausgewogene Reform der Steuern, Abgaben und Subventionen rund um den Pkw

## Schnellladen fördern, Wettbewerb stärken

Finanzierungsmodelle für den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Pkw

## Umparken – Den öffentlichen Raum gerechter verteilen

Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement

## Fit for 55 für Verkehrs-Profis

Was die klimapolitischen Vorschläge der EU-Kommission für den Verkehrssektor bedeuten und wofür die neue Bundesregierung sich einsetzen sollte

## Dienstwagen auf Abwegen

Warum die aktuellen steuerlichen Regelungen einen sozial gerechten Klimaschutz im Pkw-Verkehr ausbremsen

## Autojobs unter Strom

Wie Elektrifizierung und weitere Trends die automobilen Arbeitswelt bis 2030 verändern werden und was das für die Politik bedeutet

Alle Publikationen finden Sie auf unserer Internetseite: [www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)

Agora Verkehrswende ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge.

**Agora Verkehrswende**

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin

T +49 (0)30 700 14 35-000

F +49 (0)30 700 14 35-129

[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)

[info@agora-verkehrswende.de](mailto:info@agora-verkehrswende.de)

