

## Sofortprogramm für die Mobilitätswende Was in den ersten 100 Tagen zu tun ist

Ein Impulspapier der AG Verkehr und Mobilität des Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung  
Richard Goebelt, Ottmar Haardt, Stefan Heimlich, Gerhard Prätorius, Bernd Törkel

In nur 24 Jahren wollen wir klimaneutral sein. Das bedeutet neben Industrie, Bauen und Wohnen auch für den Sektor Verkehr (Anteil von rd. einem Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen) eine historisch noch nie dagewesene Herausforderung. Die Mobilitätswende wird nur gelingen, wenn wir zu Beginn der neuen Legislaturperiode ein umfassendes Maßnahmenbündel schnüren, das zielgenau, effizient, wirtschaftlich und sozial ausgewogen ist.

Eine breite Diskussion über den Instrumentenmix ist notwendig. Nicht nur, aber vor allem auch in unseren Kommunen. Sie sind den Bürgerinnen und Bürgern am nächsten und können mit Unterstützung von Bund und Ländern durch geeignete Beteiligungsverfahren den Strukturwandel beschleunigen und zugleich unser demokratisches System stärken.

Viel Zeit bleibt nicht. Aber die Zeit muss sein, die notwendig ist, um bestehende und neue Konflikte auf dem Weg in die Klimaneutralität offen und konstruktiv anzusprechen und zu lösen. Die Verhandlungsergebnisse sollen uns solidarisch verbinden und verbindlich sein. Sie werden dazu beitragen, dass wir die Mobilitätswende umsetzen und einen Beitrag für die klimaneutrale Zukunft leisten.

### Was zum Gelingen der Mobilitätswende erforderlich ist

Der **Ausbau der erneuerbaren Energien muss dynamisiert** werden. Strom, Wärme, Verkehr: alle Sektoren brauchen deutlich mehr „grüne“ Energie, wenn der Ausstieg aus den fossilen Energien schnell gelingen soll. Daher ist es die vordringliche Aufgabe einer neuen Bundesregierung, für einen deutlich schnelleren

Ausbau der erneuerbaren Energien und der dazu notwendigen Netzinfrastruktur zu sorgen. Dazu gehört auch, sich auf Ausbaupfade bis 2030 zu verpflichten, die dem prognostizierten Strombedarf entsprechen.

Die **öffentlichen Investitionen** in Infrastruktur, für Innovationen, Forschung und Entwicklung müssen auf Höchstniveau bleiben. Für mehr **Privatinvestitionen** in den Umbau unserer Wirtschaft benötigen wir Anreize, damit das Kapital in die Realwirtschaft gelenkt wird und die Transformation in eine CO<sub>2</sub>-neutrale Wirtschaft schneller erfolgt. Innovationspotentiale müssen insgesamt gestärkt und ausgeschöpft werden.

Die **Planungs- und Entscheidungsverfahren** für gesamtwirtschaftlich relevante Mobilitäts- und Verkehrsprojekte müssen im Interesse von Klima- und damit Menschenrecht drastisch verkürzt werden.

Alle **Steuer- und Transferleistungssysteme** im Verkehrssektor sind im Hinblick auf ihre Klimaverträglichkeit zu überprüfen. Maßnahmen und Programme, die fossile Mobilität fördern, müssen unter Berücksichtigung sozialer Belange zeitnah und vollständig beendet werden.

Für die zukünftigen Programme ist auf eine **kohärente Rahmgestaltung** zu achten, d.h. die inter- wie intrasektoralen Transfersysteme und Förderprogramme dürfen keine widersprechenden Ziele verfolgen. Ein aktuelles Beispiel für fundamental widersprechende Förderprogramme ist die Beihilfe für Kommunen bei der Entwicklung von Gewerbegebieten, die in hoher Zahl an Autobahnen, aber ohne Schienenanschluss gefördert werden. Damit wird die Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene konterkariert und der klimaschädliche *Modal Split* im Güterverkehr zementiert.

Damit die Mobilitätswende vor Ort gelingt, müssen **unsere Kommunen gestärkt** werden. Sie benötigen neben zusätzlichen Personalressourcen vor allem einen größeren sachlichen und finanziellen Handlungs- und Entscheidungsspielraum.

Und schließlich: **Fehlt soziale Akzeptanz für eine ökologische Verkehrswende, droht ihr Scheitern.** Deshalb ist es notwendig, dass wir eine von der Politik moderierte Debatte aller relevanten Akteure (Unternehmen, Wissenschaft, Kommunen, Zivilgesellschaft, ...) und auf allen Ebenen (vor Ort, national, europäisch) initiieren, um die sozialen Folgen der Mobilitätswende durch zielgerichtete Transformationsstrategien abzufedern. Nur so können wir eine Polarisierung oder gar Blockade der notwendigen, aber fundamentalen Änderungen unseres Verkehrssystems verhindern.

## Was jetzt getan werden muss

### Individuelle Mobilität

Im Pkw-Verkehr sind zwischen 1995 und 2019 die Verbesserungen im Klima- und Umweltschutz (z. B. durch verschärfte Emissionsvorschriften, Verbesserungen der Kraftstoffqualität) durch den Anstieg der Fahrleistungen überkompensiert worden. Deshalb ist und bleibt der Individualverkehr eine zentrale Steuerungsgröße für die Mobilitätswende, auch unter dem Aspekt der schnellen Umsetzbarkeit. Die Erfahrung in der verkehrspolitischen Rahmgestaltung lehrt: Mit gezielter Stärkung von Alternativen und mit wirksamen ökonomischen Anreizen ist eine grundlegende Änderung von Verkehrsstrukturen und Verhaltensweisen besser zu erreichen als mit Verboten. Einige wichtige Punkte im Einzelnen:

- ▷ **Die Sicherung der individuellen, klimaverträglichen Mobilität wird das Rückgrat einer Mobilitätswende sein.** Nur mit einer schnellen Durchsetzung der Elektromobilität besteht die Chance, dass der Verkehrssektor seine Klimaziele erreichen kann. Deshalb plädieren wir

für die Fortsetzung der Förderung der Elektroautos; die Zielmarken für 2030, 2035 und 2040 werden höher gesetzt. Die Förderkulisse sollte progressiv auf kleinere und preisgünstigere Fahrzeuge ausgelegt werden.

- ▷ Nachdem auch die deutsche Autoindustrie ihre Wettbewerbschancen in der Elektrifizierung der Mobilität erkannt hat und alle Hersteller entsprechende Transformationsstrategien eingeleitet haben sowie der Markthochlauf und die Kundennachfrage dank der Förderprogramme der Bundesregierung entschieden beschleunigt wurden, droht ein empfindlicher Engpass im Ausbau der Ladeinfrastruktur. Prioritär im ersten verkehrs- und klimapolitischen Maßnahmenkatalog der neuen Bundesregierung sollte daher der **beschleunigte Ausbau der Ladeinfrastruktur** sein. Dabei ist neben der Anzahl der Ladepunkte insbesondere die Handhabung und Tarifgestaltung entscheidend für die weitere Akzeptanz der Elektromobilität.
- ▷ Vor dem Hintergrund der verschärften Klimakrise ist ein **schnellerer Anstieg der CO<sub>2</sub>-Bepreisung** vorzusehen. Um einer Akzeptanzgefährdung zu entgehen und sozialen Härten vorzubeugen (z.B. Pendler\_innen), ist ein effektiver und sozialverträglicher Ausgleichsmechanismus zu etablieren. Bei der Entscheidung über die konkrete Ausgestaltung (z.B. einkommensbezogene Haushalts-Rückerstattung oder Pro-Kopf-Ausgleich) sollten die Kriterien der Wirksamkeit, Einfachheit und Transparenz leitend sein. Außerdem ist bei der Ausgestaltung der Klimaneutralitätsziele des Verkehrs auf eine Aufwärtskompatibilität im europäischen Kontext zu achten, z.B. mit der Einbeziehung des Verkehrssektors in den Emissionshandel.
- ▷ Die zum 1. Januar 2021 in Kraft getretenen **Änderungen des Kfz-Steuer-Gesetzes** sehen u.a. eine stärkere Gewichtung der CO<sub>2</sub>-Komponente für Neuzulassungen vor. Zur Stärkung der Elektromobilität sollte rechtlich und sozialpolitisch geprüft werden, ob und inwieweit die rund 48 Millionen bereits zugelassenen Pkw in die Neuberechnungen einbezogen werden können.
- ▷ Mit sofortiger Wirkung wird auf Bundesautobahnen ein **Tempolimit von 130 km/h** eingeführt. Die Kommunen erhalten **vergrößerten Handlungsspielraum: Tempo 30 als neue Regelgeschwindigkeit und Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen.** Diese Maßnahmen sind effizient: Sie helfen dem Klima sofort, sind kostenlos und dienen zugleich der Verkehrssicherheit.

## Vorfahrt dem Umweltverbund – in Stadt und Land

Bei nüchterner Betrachtung bleibt festzuhalten, dass die Attraktivität des Pkw für viele Bevölkerungskreise unverändert hoch ist und durch die Elektrifizierung eher zunehmen wird. Deshalb müssen die **Alternativen im Rahmen des Umweltverbundes** (Schiene, ÖPNV, Fahrrad, Zufußgehen) als Teil der gesellschaftlichen Daseinsvorsorge verbessert und ausgebaut werden. Generell muss gelten:

- ▷ **Angebotsoffensive für den Umweltverbund** mit den Stichworten Kapazitätsausweitung und Qualitätssteigerung. Ziel im Schienenverkehr und im ÖPNV: Verdoppelung der Fahrgäste. Dazu gehört auch der **Ausbau von schienengebundenen Verkehren**. Im Schienenpersonenverkehr ist der geplante **Deutschland-Takt** jetzt einzuführen.
- ▷ Zur Qualitätsverbesserung des Schienenpersonenverkehrs gehören – neben der Ausweitung des Angebotes in quantitativer und qualitativer Hinsicht – auch **attraktive Bahnhöfe**. Im Sinne einer besseren Kundenorientierung müssen die Bahnhöfe modern, ansprechend und barrierefrei sein. Gerade hier besteht ein großer Nachholbedarf und zwar in unseren Städten wie in ländlichen Regionen. Das im letzten Jahr begonnene Modernisierungsprogramm ist deshalb fortzuschreiben. Es dient zugleich der Stärkung von kleinen und mittleren Handwerksbetrieben vor Ort.
- ▷ In **ländlichen Regionen** muss im Grundsatz jede Stunde ein öffentliches Mobilitätsangebot verfügbar sein, entweder mit On-Demand-Diensten oder im klassischen ÖPNV. Gerade in den Außenbereichen der Ballungsräume und in dünner besiedelten Räumen wird es darauf ankommen, die On-Demand-Dienste mit dem klassischen ÖPNV zu verbinden.
- ▷ Unter den Stichworten **Digitalisierung** und **Ridepooling-Dienste** sind gute alternative Angebote denkbar, auch in Verbindung mit kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen sowie dem Taxi- und Mietwagengewerbe. Bisher wurden diese Chancen durch intermodale Verkehre noch nicht hinreichend genutzt. Mit der Digitalisierung erfolgt ein Innovationsschub für neue Mobilitätsdienstleistungen und neue, wettbewerbsstärkende Geschäftsmodelle. Allerdings wird das Verkehrsniveau dadurch kaum abgesenkt werden, es kann sogar noch erhöht werden. Ein elektrifizierter und damit klimaverträglicher Individualverkehr wird die Verkehrsprobleme in den Innenstädten verschärfen, wenn er nicht z. B. durch eine verkehrssarme Stadtentwicklung mit quartiersnahen Versorgungsstrukturen eingehegt wird.

- ▷ Zur Qualitätsoffensive im ÖPNV gehören auch **intelligente Preisangebote**, die für Vielnutzer\_innen mittels Digitalisierung am Ende des Monats zu Dividendenzahlungen führen. Diese Preisflexibilisierung spiegelt ein werthaltiges ÖPNV-Angebot wider und führt zu mehr Attraktivität aus Sicht der Nutzer\_innen. Als vorläufige Alternative kann das 365-Euro-Ticket gelten.

Es gehört zur kohärenten Rahmensetzung für eine Mobilitätswende, dass die ÖPNV-Tarife erkennbar attraktiver sein sollten als die Parkgebühren in den Innenstädten.

- ▷ Über eine bundesweite **Mobilitäts-App** werden alle Mobilitätsangebote verfügbar und können in einem Arbeitsschritt gebucht, bezahlt, geändert und in Realzeit verfolgt werden.
- ▷ Die **Finanzierung des ÖPNV** sollte neu gefasst werden mit dem Ziel, dass die Verkehrsunternehmen von steigenden Fahrgastzahlen finanziell profitieren. Wenn wir auf eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen setzen, müssen wir den Anbietern eine intelligentere Förderkulisse anbieten als bisher. Das Leitmotiv heißt: Je besser das Angebot und je mehr Fahrgäste, desto höher die Einnahmen.
- ▷ Zentrale Elemente des Umweltverbundes sind **Fuß- und Radverkehr**. Zur Förderung dieser „aktiven Mobilität“ liegen bereits gute Beispiele aus Deutschland und dem Ausland vor. Diese Handlungsoptionen müssen geprüft und auf die jeweilige örtliche und regionale Situation angepasst werden. Im Kern geht es dabei um die Verbreiterung schmaler Gehwege, mehr Querungshilfen sowie um den Ausbau eines lückenlosen, sicheren und attraktiven Radwegenetzes. Bei der Infrastrukturplanung sind diese Mobilitätsformen deutlich stärker zuungunsten des motorisierten Individualverkehrs zu berücksichtigen.

## Rolle der Kommunen stärken

Wie bereits ausgeführt spielen unsere Kommunen bei der Bewältigung der Herausforderungen im Klimaschutz eine zentrale Rolle. Das gilt für die Mobilitätswende, aber auch für die energetische Gebäudesanierung. Deshalb müssen wir alles tun, um die Kommunen mittelfristig zu stärken:

- ▷ Für die **Verbesserung der finanziellen Rahmenbedingungen** gibt es im Rahmen des Konjunktur- und Zukunftspakets der Bundesregierung vom Juni 2020 gute Ansätze. Gleichwohl bleibt zur nachhaltigen Verbesserung der kommunalen Finanzsituation noch viel zu tun.

- ▷ Als Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs müssen die Kommunen ebenso wie die Länder für den Schienenpersonennahverkehr über **eigene Mittel** verfügen. So sind angesichts der verschärften Klimaschutzziele z. B. die bis 2031 festgeschriebenen Regionalisierungsmittel nicht ausreichend. Die Verkehrsministerkonferenz hat im Juni 2021 den Bund aufgefordert, diese Mittel zusätzlich zur gesetzlichen Dynamisierung ab dem Jahr 2022 um jeweils mindestens 1,5 Milliarden Euro gegenüber dem jeweiligen Vorjahr zu erhöhen. Dieser Entwicklungspfad soll zunächst bis zum Jahr 2030 gelten und bis 2045 abgesichert werden.
- ▷ Um die örtlichen und regionalen Zuständigkeiten der kommunalen Ebene zu stärken, sollte in der neuen Legislaturperiode das Personenbeförderungsrecht durch ein „**Gute-Mobilität-Gesetz**“ abgelöst und das **Straßenverkehrsrecht** dem veränderten Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger angepasst werden.
- ▷ Wir müssen aber auch wieder stärker die **Politikfelder Bauen und Wohnen, Stadtgestaltung, Verbindung Ballungsräume/Umland und Mobilität zusammen denken**. Stichworte sind: Intelligente Stadt- und Raumplanung mit dem Ziel der guten Anbindung und der kurzen Wege; Aufteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes; autoreduziertes Wohnen.
- ▷ Mit einer stärkeren Digitalisierung unseres Verkehrsverhaltens fallen **Mobilitätsdaten** an – vom Stau auf der Autobahn über die Wartezeit an den Ampeln bis hin zu Echtzeitinformationen von Bussen und Bahnen. Eine intelligente Sammlung und Aufbereitung dieser Daten kann – in anonymisierter Form – dafür genutzt werden, dass Städte und Kommunen, aber auch Mobilitätsanbieter, Digitalunternehmen und Startups bessere Angebote für Nutzerinnen und Nutzer entwickeln. Das dient nicht nur dem Klimaschutz, sondern auch der Komfortsteigerung und der Sicherheit. Vor diesem Hintergrund sollte ein breit verfügbarer Pool für Mobilitätsdaten aufgebaut werden.

#### Über die Autoren:

Richard Goebelt, Mitglied der Geschäftsleitung und Leiter des Geschäftsbereichs Fahrzeug & Mobilität Verband der TÜV e.V.

Ottmar Haardt, Haardt Mobility Consult GmbH, Stadtdirektor a.D.

Stefan Heimlich, Vorsitzender Auto Club Europa e.V.

Prof. Dr. Gerhard Prätorius, TU Braunschweig, eh. Leiter Nachhaltigkeit Volkswagen AG

Bernd Törkel, Ministerialdirektor a.D.

Die Ausführungen und Schlussfolgerungen sind von den Autoren in eigener Verantwortung vorgenommen worden und geben ausschließlich ihre persönliche Meinung wieder.

---

#### In der Reihe **Managerkreis Impulse** sind zuletzt erschienen:

##### **So gelingt die Digitalisierung der Schulen in Deutschland**

Sandra Parthie, Christian Tribowski, Juli 2021.

##### **Steuer- und haushaltspolitische Impulse für die nächste Legislaturperiode** Karl-Heinz Krug, Volker Halsch, Juni 2021.

##### **Moderne Gesundheitsversorgung: Regional. Flexibel. Integriert.**

AG Gesundheitspolitik des Managerkreises, Juni 2021.

##### **Gemeinwohlorientierten Wandel gestalten: Impulse zur Weichenstellung für einen gerechten Klima- und Umweltschutz**

AG Energie und Umwelt des Managerkreises, Juni 2021.

##### **Zielkonflikte zwischen Klimaneutralität und Wachstum auflösen: Unternehmerische Perspektiven für ein nachhaltiges Europa**

Gerhard Prätorius, Lola Attenberger, Juni 2021.

Die Veröffentlichungen der Managerkreis Impulse finden Sie unter:

<https://www.managerkreis.de/publikationen>

---

**Impressum:** © Friedrich-Ebert-Stiftung | Herausgeber: Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung, Hiroshimastr. 17, 10785 Berlin  
[www.managerkreis.de](http://www.managerkreis.de) | ISBN: 978-3-96250-979-8 | September 2021  
 Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.  
 Publikationen der Friedrich-Ebert-Stiftung dürfen nicht für Wahlkampfw Zwecke verwendet werden.  
 Design: Zum weissen Roessl | Druck: FES / Brandt GmbH