

MEHR LEBENSQUALITÄT FÜR ALLE DURCH KLIMASCHUTZ IM VERKEHR

Forderungen des vzbv für verbrauchergerechte Klimaschutzmaßnahmen
im Sektor Verkehr

Berlin, 17. September 2019

VERBRAUCHERGERECHTE VERKEHRSWENDE EINLEITEN

Einem Großteil der Bevölkerung bereitet der Klimawandel Sorgen¹ und dieser ist der Meinung, dass derzeit zu wenig für den Klimaschutz getan wird². Für den Klimaschutz finden besonders Maßnahmen, die Flugtickets deutlich teurer machen, eine große Unterstützung in der Bevölkerung.³ Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Verkehr in Deutschland seine Treibhausgasemissionen schnell und drastisch mindern. Zwar emittieren Pkw und Lkw heute im Durchschnitt weniger CO₂ als noch 1995, aber weil mehr Lkw unterwegs sind, sind die absoluten Kohlendioxid-Emissionen im Straßengüterverkehr heute um 20 Prozent höher als 1995. Fliegen ist gemessen am Energieaufwand und Treibhausgasausstoß eine besonders CO₂- und energieintensive Fortbewegungsart. Darüber hinaus wächst der Luftverkehr stetig und rasant.

Wirkungsvolle Maßnahmen, die sowohl den Verkehr klimaverträglicher machen, gleichzeitig aber auch die Mobilität der Verbraucherinnen und Verbraucher nachhaltig sichern, sind deshalb notwendig. Die Einführung einer CO₂-Bepreisung im Verkehr kann den Umstieg auf weniger klimaschädliche Mobilitätsformen unterstützen, indem die Nutzung fossiler Kraftstoffe in zunehmendem Maße monetär belastet wird. Die CO₂-Bepreisung allein ist jedoch nicht ausreichend, sondern muss zwingend mit einem Maßnahmenpaket flankiert werden, das klimaschädliche Subventionen abbaut, klimaverträgliche Technologien fördert sowie für neue Infrastrukturnetze und klimaverträgliche Alternativen sorgt. Zudem müssen die sozialen Auswirkungen einer CO₂-Bepreisung, insbesondere für verletzte Verbrauchergruppen, abgemildert werden.

¹ In einer Umfrage von Statista in Zusammenarbeit mit YouGov geben dreiviertel der Befragten an, dass ihnen der Klimawandel eher oder sehr viel Sorgen bereitet. Quelle: Statista 2019 <https://de.statista.com/infografik/18082/einstellung-der-deutschen-zum-klimawandel/>

² 63 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass in Deutschland zu wenig für den Klimaschutz getan wird. Quelle: Statista 2019; <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/784401/umfrage/umfrage-zum-engagement-fuer-den-klimaschutz-in-deutschland/>

³ Ein Großteil der Deutschen (71 Prozent) würde eine deutliche Verteuerung von Flugtickets zugunsten des Klimaschutzes begrüßen. Quelle: Statista 2019 <https://de.statista.com/infografik/18760/umfrage-zu-co2-steuer-und-teueren-flugtickets-fuer-den-klimaschutz/>

SOFORTMASSNAHMEN AUS VERBRAUCHERSICHT

1. **Gesamtgesellschaftlichen Dialog zur Verkehrswende fördern:** Die Verkehrswende wird nur ein Erfolg werden, wenn die Maßnahmen verbrauchergerecht umgesetzt werden und die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen effizient und klimaverträglich erfüllt werden. Ohne Beteiligung und Dialog kann die Verkehrswende scheitern.
2. **Kleine und effizientere batterieelektrische Autos gezielter fördern:** Der staatliche Anteil der Kaufprämie für E-Autos muss verdoppelt und bei einem Nettolistenpreis von 35.000 Euro gedeckelt werden.
3. **Klimaverträgliche Mobilität preislich attraktiver machen:** Die Mehrwertsteuer für den Eisenbahnfernverkehr soll genauso wie für den ÖPNV auf den ermäßigten Steuersatz von 7 Prozent gesenkt werden. Auch für weitere Mobilitätsdienstleistungen wie Sharing (Auto, Fahrrad, Roller, etc), Fahrgemeinschaften oder Fahrdienste ist der reduzierte Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent festzulegen.
4. **Individuelle Mobilität ohne eigenes Auto stärken:** Die Straßenverkehrsordnung (StVO) muss eine Prioritätensetzung bei der Bevorzugung von klimaverträglichen Verkehrsmitteln und deren Flächenzuweisung ermöglichen. Öffentliche Verkehrsflächen könnten leichter umgewidmet werden, zum Beispiel für den Rad- und Fußverkehr sowie als Abstellflächen für Fahrrad-/eKleinstfahrzeuge/Sharing und um reservierte CarSharing- und Ladesäulen-Stellplätze stärker auszubauen. Darüber hinaus sollten Städte die Möglichkeit erhalten, fahrleistungsabhängige Entgelte für die Straßenbenutzung einzuführen, die in mehrerer Hinsicht differenziert werden können..
5. **Verkehrsmittelübergreifende Buchungen ermöglichen:** Alle gewerblichen Anbieter müssen relevante Informationen zu ihren Angeboten Mobilitätsplattformen im Sinne des Open Data-Ansatzes zur Verfügung stellen sowie den Vertrieb über standardisierte Schnittstellen öffnen. Eine Verpflichtung zum Datensharing für alle in einer Kommune angebotenen Verkehrsmittel muss über die Ausschreibungen bzw. Vergabe von Lizenzen ermöglicht werden. Der verkehrsträgerübergreifende Datenaustausch befördert multimodale Reiseketten.
6. **Den Öffentlichen Personenverkehr nutzerfreundlicher machen:** Der öffentliche Verkehr muss den immer individuelleren Ansprüchen der Nutzer gerecht werden, um das eigene Auto überflüssig zu machen. Die Öffentlichen Personennah- und -fernverkehre müssen unabhängigen Qualitätstests unterzogen und so Benchmarks für das Angebot formuliert werden. Bei der Deutschen Bahn AG sollten Vertreter von Verbraucher- und Fahrgastverbänden den Aufsichtsrat unterstützen. Neben dem klassischen, liniengebundenen Nahverkehr müssen flexible

und stärker nachfrageorientierte Angebote wie Fahrdienste leichter umsetzbar sein und dabei als neuer Bestandteil des ÖPNV verstanden werden. Die niedrighschwellige Verfügbarkeit neuer Mobilitätsangebote (Mobility-as-a-Service - MaaS) muss durch ein modernes Personenbeförderungsgesetz ermöglicht werden.

7. **Pendlerpauschale modernisieren:** Als Ausgleich für Mehrbelastungen von Autobesitzern muss die sogenannte Pendlerpauschale in eine sozial gerechte Mobilitätspauschale umgestaltet werden. Diese muss sowohl die Umwelteigenschaften des Fahrzeugs berücksichtigen sowie Fahrgemeinschaften fördern. Eine Anrechnung der Pendlerpauschale unabhängig von der Einkommenssteuer muss dafür sorgen, dass Geringverdiener im Vergleich zu oberen Einkommensklassen stärker entlastet werden, als dies heute der Fall ist.
8. **Abgaben für Kraftfahrzeuge an CO₂-Ausstoss ausrichten:** Die Kfz-Steuer sollte vollständig am CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge ausgerichtet werden. Höhere Steuern für Spritfresser sollten für die steuerliche Entlastung von sparsamen Autos genutzt werden. Unter Berücksichtigung der Aufkommensneutralität können besonders sparsame Fahrzeuge auch einen Kaufbonus erhalten.
9. **Infrastrukturnutzungsentgelte an Klimaverträglichkeit anpassen:** Die Trassen- und Stationsentgelte für den Eisenbahnverkehr müssen halbiert werden. Dies macht die Eisenbahn für Fahrgäste preislich attraktiver und bietet gleichzeitig einen starken Anreiz für die Unternehmen, mehr Schienenverkehr anzubieten. Eine Straßenbenutzungsgebühr (Maut) für Busse muss endlich eingeführt werden. Zudem muss eine europaweit gültige, intelligente Straßenbenutzungsgebühr für Pkw, die sich nach CO₂-Ausstoß, Schadstoffemissionen, Fahrzeugauslastung, Reisezeit und Strecke richtet, vorgebracht werden.
10. **Einfach elektrisch laden:** Die öffentliche Ladeinfrastruktur muss einfacher und europaweit uneingeschränkt nutzbar werden, die Zugangs- und Bezahlssysteme sind zu harmonisieren. Die AFI-Richtlinie muss entsprechend novelliert werden. Der Einbau privater Ladepunkte in Wohneigentumsgemeinschaften und Mietimmobilien muss zügig ermöglicht werden. Darüber hinaus sollte der Einbau privater Ladepunkte in der eigenen Garage (Wallbox) inklusive des Netzzugangs finanziell gefördert werden.
11. **Umsteigen finanziell anreizen:** Halter, die für mindestens ein Jahr ihr Fahrzeug abmelden bzw. verkaufen, sollten als Anreiz einmalig eine Jahreskarte ihres lokalen ÖPNV-Unternehmens bzw. -Verbundes erhalten.
12. **CO₂-Label verständlicher und realistischer machen:** Die Verbrauchsinformationen von Fahrzeugen müssen mittels eines einfachen und leicht verständlichen Labels dargestellt werden. Relativierende Bezugsgrößen wie das Fahrzeuggewicht müssen abgeschafft werden. Die

Bundesregierung muss sich für ein EU-weit einheitliches CO₂-Label-System einsetzen.

13. **Mobilitätsbudgets für Arbeitnehmer einführen:** Die Nutzung klimaverträglicher Mobilitätsformen müssen der privaten Nutzung von Dienstwagen steuerlich mindestens gleichgestellt werden.

MITTEL-/LANGFRISTIGE MASSNAHMEN

14. **Flugverkehr stärker an Klimaschutz beteiligen:** Auf europäischer Ebene muss eine einheitliche Kerosinsteuer für innereuropäische Flüge geschaffen werden. Zudem ergäbe sich eine weitere klimapolitische Lenkungsmöglichkeit, wenn konventionelles Kerosin wegen des höheren CO₂-Ausstoßes höher besteuert würde als sogenanntes „grünes“ Kerosin, also Kraftstoffe aus regenerativen Energiequellen. Auf nationaler Ebene kann eine nur deutschlandweite Einführung der Kerosinsteuer allenfalls eine Übergangslösung darstellen, etwa in einer vorläufigen Beibehaltung beziehungsweise Erhöhung der Flugverkehrssteuer.
15. **Realistische Angabe von Kraftstoffverbrauch:** Die Lücke zwischen Norm- und Realverbrauch von Fahrzeugen muss so weit wie möglich geschlossen werden. Die Einführung von On Board Fuel Consumption Meters (OBFCEM) muss aus Fahrersicht datenschutzrechtlich sicher erfolgen und, sollte sich die Verbrauchslücke nicht schließen, zu wirkungsvollen Sanktionen für Hersteller führen.
16. **Intelligente Verkehrslenkung voranbringen:** Auf europäischer Ebene muss eine europaweit einheitliche Infrastruktur für Vernetztes Fahren (car-to-infrastructure) geschaffen werden. So können beispielsweise dynamische Verkehrsschilder oder die gezielte Einflussnahme auf das Routing von Navigationsgeräten für einen gleichmäßigen und ausgewogenen Verkehrsfluss sorgen.
17. **Erreichbarkeitsanspruch einführen:** Ein „Hausanschluss für Mobilität“ ermöglicht allen Verbrauchern eine selbstbestimmte Mobilität ohne eigenes Auto. Die Erreichbarkeitsstandards unterscheiden sich dabei jedoch zwischen Stadt und Land. Neue Mobilitätsangebote (z.B. on-Demand-Dienste) können insbesondere in nachfrageschwachen Regionen den klassischen ÖPNV ergänzen und den ÖV somit wirtschaftlich aber auch ökologisch effizienter machen.
18. **Subventionen für Flugverkehr abbauen:** Bundes- und Landesregierungen sind aufgefordert, Subventionen in Bezug auf Kurzstreckenflüge abzubauen, wie zum Beispiel die finanzielle Förderung des Aus- oder Neubaus von Landebahnen.
19. **Emissionshandel nicht aushebeln:** Die Bundesregierung muss sich bei der EU-Kommission dafür einsetzen, dass die Bestimmungen des EU-Emissionshandels (EU- Emission Trading System, EU-ETS) nicht

durch das globale CO₂-Kompensations-System CORSIA (Carbon Off-setting and Reduction Scheme for International Aviation) ersetzt und damit aufgeweicht werden. Vielmehr sollten internationale Flüge (von und in die EU) in das EU-ETS aufgenommen werden. Darüber hinaus muss das EU-ETS sowohl für innereuropäische als auch internationale Flüge vorsehen, dass 100 Prozent der Flugemissionen abgedeckt sind.

20. **Forschungsförderung:** Technologische Weiterentwicklungen, wie zum Beispiel bei Batterie- und Brennstoffzellen im Automobilbereich oder synthetischen Kraftstoffen im Flug- und Schiffsverkehr, können einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehr leisten. Die öffentliche Förderung der Forschung in diesem Bereich ist notwendig und muss nach dem Grundsatz Verkehr finanziert Verkehr erfolgen.

Kontakt

*Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.*

*Team
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin*

mobilitaet@vzbv.de