

## Konsequente Verkehrswende: wir brauchen einen verlässlichen öffentlichen Verkehr, um die Klimakrise eindämmen zu können!

*Um die Klimakatastrophe einzudämmen, müssen wir als Gesellschaft zusammenarbeiten, um den Verkehrssektor zu dekarbonisieren. Anstatt weiter fossil betriebene Verkehrsmittel zu subventionieren, muss der öffentliche Verkehr auf der Schiene ausgebaut und an die Anforderungen einer klimagerechten Mobilität der Zukunft angepasst werden. Als DAV leisten wir dazu unseren Beitrag und sind bis 2030 klimaneutral – denn nur mit beherztem Engagement können wir die Ziele aus dem Klimaschutzgesetz überhaupt noch einhalten.*

84 Mio. t CO<sub>2</sub>e sind das Ziel, das im Klimaschutzgesetz für den Verkehrssektor bis 2030 erreicht werden soll – im Vergleich zu rund [151 Mio t CO<sub>2</sub>e](#), die wir im Jahr 2023 ausstoßen werden. Auch Bergsportler\*innen tragen einen großen Teil zu diesen Emissionen bei: Rund 540 kg Emissionen stößt ein durchschnittliches DAV-Mitglied pro Jahr durch die Anreise zu den Bergsportaktivitäten aus. Als viertgrößter Sportverband Deutschlands haben wir uns bereits 2019 zu unserer Verantwortung im Klimaschutz bekannt und uns verpflichtet, 2030 klimaneutral zu sein. Ohne massiven Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel ist dieses Ziel nicht einzuhalten.

Denn als Bergsportler\*innen sind wir auf klimagerechte Mobilitätsangebote angewiesen: zum Tourenstart im Hochgebirge oder auch ins Kletterzentrum vor Ort müssen zum Teil lange Strecken ohne Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz zurückgelegt werden. Durch die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsalternativen innerhalb unserer Tourenangebote sensibilisieren wir unsere 1,4 Mio. Mitglieder für klimafreundliche Alternativen bei der Anreise, Verpflegung und Unterbringung vor Ort und können so beitragen, neue Gewohnheiten auch außerhalb der DAV-Strukturen zu etablieren.

Dazu brauchen wir aber ein bezahlbares, umfangreiches und vor allem verlässliches öffentliches Verkehrsnetz sowohl im Nah- als auch im grenzüberschreitenden Fernverkehr.

### **Deshalb fordern wir von der Politik:**

1. dem **öffentlichen Schienenverkehr oberste Priorität** bei der Verkehrswende einzuräumen.
2. das Angebot hinsichtlich des **Takts, der Kapazität, Abdeckung und Ticketstruktur** massiv zu verbessern.
3. dem **Umweltverbund mehr öffentlicher Raum** vorzubehalten als dem motorisierten Individualverkehr.
4. ein **Tempolimit von 120 km/h** auf Autobahnen einzuführen.
5. **Klimaschädliche Investitionen und Subventionen** sofort zu stoppen.
6. **E-Infrastruktur** für den Lückenschluss zur Verkehrswende auszubauen.

### **Kontakt**

**Deutscher Alpenverein e.V.**  
klimaschutz@alpenverein.de

## Unsere Forderungen im Detail

### 1. Dem öffentlichen Schienenverkehr ist oberste Priorität bei der Verkehrswende einzuräumen.

Der motorisierte Individualverkehr ist nicht nur global für eine Erhöhung der Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre verantwortlich, sondern auch regional für Lärm- und Schadstoffbelastungen im Ökosystem. Für die ortsansässige Bevölkerung bedeutet das eine massive gesundheitliche wie alltägliche Belastung durch Staus, Verkehrsbelastung, überfüllte Parkplätze und Innenstädte. Eine hohe PKW-Dichte ist außerdem ein Sicherheitsrisiko für Einheimische und Bergsportler\*innen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Auch die Tiere vor Ort werden durch das hohe Verkehrsaufkommen in ihren Lebensräumen gestört, zum Teil sogar verdrängt und ihre Lebensgrundlage unwiederbringlich zerstört. Diese Belastungen können durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel massiv reduziert werden. Die Treibhausgas- und Schadstoffbelastung sind pro Person sehr viel niedriger als bei der individuellen PKW-Anreise, ebenso die dauerhafte Lärmbelastung.

**Der DAV fordert deshalb eine konsequente Priorisierung des Schienenverkehrs in allen Belangen. Ergänzend dazu sollten regional angepasste Mobilitätskonzepte umgesetzt werden, die Bahn und Bus beispielsweise mit Shuttle-Services, Fahrradleihstationen oder Park&Ride-Stationen verbinden, um großflächige Schutzzonen einrichten und autofrei halten zu können.**

### 2. Das Angebot muss hinsichtlich des Takts, der Kapazität, Abdeckung und Ticketstruktur massiv verbessert werden.

Viele, gerade für den Bergsport attraktive Gegenden sind nicht ausreichend an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Sowohl die Strecke an die Starthaltestelle als auch die letzte Meile von der Endhaltestelle bis zum Tourenstart sind ohne Fahrrad oder PKW häufig nicht zu überbrücken. Ist das Gebiet verkehrstechnisch gut abgedeckt, ist die Taktung häufig nicht mit bergsportlichen Unternehmungen vereinbar. Bei gut erschlossenen Gebieten ist außerdem die begrenzte Kapazität der öffentlichen Verkehrsmittel das Hauptproblem, was zu vollen Zügen und eingeschränkter Möglichkeit zur Fahrrad- oder Skimitnahme führt.

Um den öffentlichen Verkehr zu einer echten Alternative zum PKW zu machen, sind eine großflächigere Gebietsabdeckung, sowie ein höherer und an die Anforderungen der Nutzer\*innen angepasster Takt mit günstigen Umsteigemöglichkeiten und erhöhte Kapazitäten notwendig. Der aktuelle Zustand des öffentlichen Personenverkehrs rechtfertigt den vergleichsweise hohen Preis der Tickets nur unzureichend. Zudem sind sowohl die räumlichen als auch die zeitlichen Geltungsbereiche häufig nur schwer zu erfassen und nicht mit den Anforderungen des Bergsports kompatibel.

**Der DAV fordert deshalb die Sanierung, Wiederaufnahme und Erweiterung des Nah- und Fernverkehrsnetzes in einem erhöhten Takt und ausreichend hohen Kapazitäten. Das Deutschlandticket ist ein erster Schritt zur Vereinfachung der Ticketstruktur, der weiter verfolgt werden muss, um deutschlandweit einheitlich gültige und günstige Tickets anbieten und so eine echte Alternative schaffen zu können.**

**3. Dem Umweltverbund muss mehr öffentlicher Raum vorbehalten werden als dem motorisierten Individualverkehr.**

Um die begrenzte Fläche, die in Bergregionen zur Verfügung steht, so klima- und umweltfreundlich wie möglich nutzen zu können, ist es notwendig dem öffentlichen Verkehr den Vorrang vor individuellem PKW-Verkehr einzuräumen. Die Versiegelung von Flächen durch den Bau von Straßen und Parkplätzen sowie die räumliche Zerschneidung von Lebensräumen wird so vermieden. Die freiwerdenden Flächen stehen dann zur Verfügung, um sie zu renaturieren oder beispielsweise um sichere und trockene Radstellplätze, Schließfächer oder Umkleiden für Bergsportler\*innen zur Verfügung zu stellen und die öffentliche Anreise so komfortabler und attraktiver zu gestalten.

**Der DAV fordert deshalb öffentliche Flächen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, sowie des Rad- und Fußgänger\*innenverkehrs umzuverteilen. Gerade Rad- und Fußwegen müssen breit genug geplant werden, um sicheres Überholen durch Rad- sowie Autofahrer\*innen gewährleisten zu können. Außerdem muss die Alpenkonvention konsequent umgesetzt werden, die vorsieht, keine alpenquerenden Fernstraßen aus- oder neuzubauen.**

**4. Ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen muss schnellstmöglich eingeführt werden.**

Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf maximal 120 km/h macht das Auto Fahren nicht nur sicherer, sondern würde laut Umweltbundesamt auch die Emissionen aus dem Verkehrssektor um rund 4 % reduzieren. Die Emission von Stickoxiden, die indirekt zur Freisetzung von hoch klimawirksamem Lachgas beiträgt, kann durch ein Tempolimit von 120 km/h ebenso um rund 10 % und die Feinstaubemissionen um knapp 7 % reduziert werden. Ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen hätte damit umfangreiche positive Wirkungen auf die Luft-, Boden- und Wasserqualität sowie auf die Biodiversität.

**Der DAV fordert deshalb die maximale Geschwindigkeit auf Autobahnen bundesweit auf 120 km/h zu begrenzen. Innerhalb des DAV gehen wir mit gutem Beispiel voran und halten uns an die auf der Hauptversammlung 2023 verabschiedete Selbstverpflichtung zur Einhaltung des Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen. Auch außerhalb unserer Vereinsaktivitäten motivieren wir unsere Mitglieder zur Einhaltung des Tempolimits.**

**5. Klimaschädliche Investitionen und Subventionen müssen sofort gestoppt werden.**

Klimafreundliche Mobilität ist häufig finanziell unattraktiv, weil staatliche Subventionen nicht nach klimafreundlichen Kriterien vergeben werden. Durch das Wegfallen solcher klimaschädlichen Subventionen sowie die Einpreisung von Klima- und Umweltschäden werden Bus und Bahn automatisch finanziell attraktiver. Auch auf kommunaler Ebene sind beispielsweise Parkgebühren mit monetären Vorteilen vor Ort verknüpft, wie einem Verzehrsgutschein für eine Hütte oder den Gebühren für die Nutzung einer Langlaufloipe. Öffentlich Anreisenden bleiben diese Anreize verwehrt. Gezielte Förderungen, die in den Ausbau der Schiene und in finanzielle Anreize für eine öffentliche Anreise fließen, unterstützen die Verkehrswende zusätzlich.

**Der DAV fordert die Regierung auf, die Subventionen in fossile Energieträger zu beenden, um den tatsächlichen Preis der Mobilität offenzulegen. Das so eingesparte Geld muss wiederum in den Ausbau des Umweltverbunds fließen.**

#### **6. E-Infrastruktur muss für den Lückenschluss zur Verkehrswende ausgebaut werden.**

Durch die Nutzung von Ökostrom haben E-PKW gerechnet auf ihre gesamte Lebensdauer eine bessere Ökobilanz als Verbrenner-PKW. Immer mehr Menschen steigen auf E-Autos um, gerade im ländlichen Raum und in den Bergsportregionen zieht der Ausbau der Ladeinfrastruktur aber nicht schnell genug nach. Um die An- und Abreise zu den Bergsportaktivitäten mit dem E-PKW aber sicher planen zu können, ist eine verlässliche und gut ausgebaute Ladeinfrastruktur in den entsprechenden Zielgebieten eine wichtige Voraussetzung. Dieser Ausbau sollte dabei aber nicht auf Kosten unbebauter Flächen vorangetrieben werden, sondern bestehende Verkehrsfläche wie unter 3. argumentiert für klimafreundliche Mobilitätsangebote umgewidmet werden. Elektromobilität kann dabei trotzdem nur einen Teil auf dem Weg zur Klimaneutralität beitragen, da eine Dekarbonisierung von Individualverkehr zwar Emissionen reduziert, gleichzeitig aber auch Ressourcen für den Ausbau der Technologie verbraucht und die generellen Kritikpunkte am Individualverkehr (Flächenverbrauch, Verkehrsbelastung, Sicherheitsrisiko für nicht motorisierten Verkehr; siehe 1.) ebenfalls bestehen bleiben.

**Der DAV fordert also, elektrisch betriebene Fahrzeuge denen mit Verbrennungsmotor vorzuziehen. Dazu muss die Ladeinfrastruktur auf Flächen, die für PKW-Verkehr vorgesehen sind, ausgebaut werden. Diese Flächen dürfen nicht auf Kosten der übergeordneten Strategie der Priorisierung des Schienenverkehrs neu erschlossen werden.**

#### **Nachhaltige Mobilität als wesentlicher Baustein der DAV-Klimaschutzstrategie**

Uns klar für nachhaltige Mobilität einzusetzen, auch über unsere Verbandsgrenzen hinaus, ist die logische Konsequenz aus unserer Nachhaltigkeits- und Klimaschutzstrategie. Darin haben wir uns verpflichtet, unsere Vorbildfunktion als gesellschaftlicher Akteur wahrzunehmen und die verfügbaren Ressourcen sowie das empfindliche alpine Ökosystem zu schützen. Denn besonders dort sind die Folgen des Klimawandels heute schon spürbar: in den Alpen steigen die Temperaturen im Schnitt doppelt so schnell wie im globalen Durchschnitt. Die einzigartige Tier- und Pflanzenwelt ist sehr speziell auf ihren Lebensraum angepasst, der sich durch diese Temperaturerhöhung massiv und schnell verändert. Viele Arten sind deshalb durch den Klimawandel vom Aussterben bedroht. Schmelzende Gletscher und tauender Permafrost destabilisieren die Berge außerdem. Besonders vor dem Hintergrund von häufiger auftretenden Extremwetterereignissen steigt das Risiko von Muren, Steinschlägen oder Hangrutschen. Die Instandhaltung der Hütten und Wege ist dadurch ebenso aufwendiger. Auch die Wasserversorgung auf den Hütten ist durch den Klimawandel stark gefährdet.

## **Nachhaltige Mobilität**

Positionen und Forderungen des DAV



Mehr Informationen zum Thema finden Sie unter [alpenverein.de/wir-fuers-klima](https://alpenverein.de/wir-fuers-klima). Für Rückfragen und nähere Informationen zu unseren Forderungen steht Ihnen außerdem unser Ansprechpartner im Klimaschutz-Team des DAV Bundesverbandes zur Verfügung:

Wir freuen uns auf den Austausch!

### **Kontakt:**

**Deutscher Alpenverein e.V.**  
klimaschutz@alpenverein.de