

Stellungnahme des Mitfahrverband e.V.

zur Beteiligung an der Konsultation

„Neues Klimaschutzprogramm der Bundesregierung“ (BMUKN)

Kurzfassung: Pkw-Besetzungsgrad als strategischer Hebel für Klimaschutz

Private Mitfahrten sind bereits heute die zweitgrößte Mobilitätsform in Deutschland und bieten ein sofort wirksames Klimapotenzial. Eine moderate Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades auf 1,6 bis 2,0 Personen kann jährlich 15 bis 40 Mio. t CO₂ einsparen - und das bei zusätzlicher Mobilität durch die effiziente Nutzung vorhandener Ressourcen ohne neue Fahrzeuge oder Infrastruktur. Dieser Hebel wirkt ausdrücklich „mit dem Auto, nicht gegen das Auto“ und erfordert lediglich rechtssichere Rahmenbedingungen sowie gezielte Anreize.

Die Maßnahme stärkt die soziale Resilienz sowie Vernetzung, senkt Kosten für Haushalte und entlastet insbesondere den ländlichen Raum. Angesichts hoher Konsolidierungsbedarfe im Bundeshaushalt überzeugt der Ansatz durch seine außergewöhnliche Kosteneffizienz: Er skaliert nach einem begrenzten Initialimpuls weitgehend kostenneutral und führt zu einer spürbaren Entlastung von Verwaltung und Kommunen.

Der Mitfahrverband e. V. steht dabei als zentrale Trägerstruktur bereit, um die Öffentlichkeitsarbeit, Standardsetzung und Vernetzung bundesweit zu koordinieren. Ohne diesen Hebel kann die volle Wirksamkeit des Klimaschutzprogramms im Verkehrssektor nicht erreicht werden.

Der Mitfahrverband e. V. ist ein bundesweit tätiger Zusammenschluss von Unternehmen und Akteuren, die sich für die Stärkung des Mitfahrens als alltagstaugliche, sozial verträgliche und klimawirksame Ergänzung der Mobilität einsetzen.

1. Einordnung und Ausgangslage

Der Mitfahrverband e.V. begrüßt die Konsultation zum neuen Klimaschutzprogramm der Bundesregierung ausdrücklich. Die im Bundes-Klimaschutzgesetz verankerten Ziele zur Treibhausgasneutralität bis 2045 erfordern neben dem Ausbau klimafreundlicher Technologien insbesondere Maßnahmen, die kurzfristig wirksam, sozial verträglich und kosteneffizient sind.

Im Verkehrssektor besteht weiterhin ein erhebliches Minderungspotenzial, das bislang nur unzureichend genutzt wird: der niedrige durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad. Fahrzeuge im

ohnein fließenden Verkehr verfügen meist über freie, ungenutzte Sitzplätze. Ohne zusätzlichen Infrastrukturbedarf und ohne Mobilität einzuschränken kann diese enorme Ressource genutzt werden, um **soziale Teilhabe, Kostengerechtigkeit und gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern**. Gleichzeitig ist es **ein enormer Beitrag zum Klimaschutz**. Diese Maßnahmen sind kurzfristig wirksam und vollständig kompatibel mit bestehenden verkehrs- und klimapolitischen Instrumenten.

Zentrale Aussage des Verbands:

Eine hoch skalierbare Mitfahrmobilität benötigt ...

- sichere Rahmenbedingungen,
- institutionelle und gesellschaftliche Verankerung,
- politischen Rückhalt und Unterstützung,
- und Anschubfinanzierung.

2. Maßnahmen im Verkehrssektor

2.1 Systematische Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades

Der Mitfahrverband e.V. fordert dringend, die Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades als eigenständige, strategische Maßnahme im Klimaschutzprogramm zu verankern. Während technische Maßnahmen (Antriebswechsel, ÖV-Ausbau) langfristig wirken, führt vermehrtes gemeinsames Fahren unmittelbar zu messbaren Emissionsminderungen.

Kernpunkte:

- Nutzung bestehender Pkw-Fahrten
- Mehr Mobilität mit weniger Verkehr
- Keine zusätzlichen Fahrzeuge
- Minimale Investitionskosten
- Einsparungen bei Infrastrukturmaßnahmen

2.2 Förderung alltagstauglicher Mitfahrssysteme

Zukunftsfähige und wirksame Mitfahrlösungen ...

1. funktionieren intuitiv und einfach,
2. schließen sich an bestehende Wege an,
3. ermöglichen Umstiege und reduzieren Abhängigkeiten,
4. sind auch spontan nutzbar,
5. sind nicht nur auf feste Fahrgemeinschaften angewiesen,
6. sind hoch skalierbar.

Ein neues Klimaschutzprogramm sollte daher funktionale Mindestanforderungen für mitfahrbasierte Systeme definieren und deren Verbreitung durch passende Rahmenbedingungen unterstützen.

2.3 Konkret vorgeschlagene Maßnahmen

Aus Sicht des Mitfahrverband e.V. sind folgende Maßnahmen im Klimaschutzprogramm zu berücksichtigen:

1. **Verankerung der Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades** als eigenständige Maßnahme im Verkehrssektor.
2. **Schaffung eines geeigneten regulatorischen Rahmens** für private Mitfahrten mit klarer Abgrenzung zur gewerblichen Personenbeförderung.
3. **Einführung gezielter Anreize** zur Nutzung geteilter Fahrten (z. B. steuerlich, förderlogisch).
4. **Definition funktionaler Mindestanforderungen** für alltagstaugliche, hoch skalierbare Mitfahrssysteme.
5. **Integration des Mitfahrens** in bestehende Mobilitäts-, Klima- und Verkehrsstrategien auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene.

3. Finanzielle und rechtliche Voraussetzungen

3.1 Nachhaltige Verhaltensänderung durch Anreizsysteme

Wirksam sind insbesondere ...

- steuerliche oder finanzielle Anreize für tatsächlich geteilte Fahrten,
- die besondere Berücksichtigung von Mitfahren bei bestehenden Instrumenten (z. B. Pendlerregelungen, Parkraumbewirtschaftung, Straßennutzung),
- die Anerkennung gemeinschaftlich genutzter Fahrten in Förderlogiken.

Entscheidend ist, dass Mitfahren attraktiv, einfach, flexibel, sicher, zuverlässig, aber vor allem freiwillig gestaltet wird.

3.2 Rechtliche Klarstellungen

Erforderlich sind ...

- Rechtssicherheit für Mitfahrssysteme,
- klare Abgrenzung zu gewerblicher Personenbeförderung,
- Rahmenbedingungen für standardisierte Datenmodelle.

Um keine Zeit mehr zu verlieren, ist ein sofortiger Start im bestehenden Rechtsrahmen möglich und geboten. Notwendige Präzisierungen lassen sich praxisnah nachziehen.

4. Soziale Verträglichkeit und Akzeptanz

Mitfahren ist die sozial verträglichste und integrativ wirksamste Klimaschutzmaßnahme ...

- ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand für alle Haushalte nutzbar,
- bei voller Wahrung individueller Mobilität und Flexibilität,
- besonders geeignet für ländliche Räume,
- historisch und gesellschaftlich bewährte Praxis sozialer Organisation von Mobilität.

Mitfahren ist bereits heute die **zweitwichtigste Form der Alltagsmobilität** in Deutschland und bietet insbesondere Haushalten mit niedrigen Einkommen sofort wirksame Entlastung bei voller Flexibilität. Die gezielte Steigerung der Fahrzeugbelegung erschließt ein großes, bislang ungenutztes Potenzial, stärkt sozialen Zusammenhalt und erhöht die gesellschaftliche Resilienz weit über den Verkehrssektor hinaus.

5. Investitionen, Marktdurchdringung und Wettbewerbsfähigkeit

Die Marktdurchdringung von Mitfahrssystemen wird weniger durch Technik als durch Netzwerkeffekte begrenzt. Ein neues Klimaschutzprogramm sollte daher ...

- die frühe und breite Nutzung des Mitnehmens und Mitfahrens erleichtern,
- Hemmnisse abbauen,
- hoch skalierbare Ansätze begünstigen.

Für die deutsche Wirtschaft bedeutet dies ...

- geringe volkswirtschaftliche Kosten,
- schnelle Emissionsminderung ohne Strukturbrüche,
- unterstützende Ergänzung zu industriellen Transformationspfaden.

6. Konjunkturimpulse und Kosteneffizienz

Maßnahmen zur Förderung des Mitfahrens sind haushaltsschonend und unmittelbar wirksam, da sie ...

- mit geringem Infrastrukturaufwand realisierbar sind,
- ohne langfristige Subventionsverpflichtungen auskommen,
- eine hohe CO₂-Minderungswirkung pro eingesetztem Euro entfalten.

Damit eignen sie sich besonders in **Phasen hoher Konsolidierungsbedarfe** als wichtiger Baustein eines Klimaschutzprogramms.

Hoch wirksame Mitfahrssysteme steigern die nachhaltige Wirtschaftlichkeit vorhandener Ressourcen. Die Wertschöpfung verlagert sich dabei nicht aus dem Mobilitätssystem heraus, sondern wird innerhalb des bestehenden Systems produktiver genutzt.

Mitfahrmobilität wirkt ausdrücklich **mit dem Auto, nicht gegen das Auto** und bildet einen nahtlosen Übergang zu zukünftigen Mobilitätsformen wie dem **autonomen, gemeinschaftlich genutzten Fahren**.

7. Zusammenwirken von Bund, Ländern und Kommunen

Ein wirksames Zusammenspiel kann wie folgt gestaltet werden:

- **Bund:** rechtlicher Rahmen, Anreizsysteme, bundesweite Kommunikation
- **Länder:** Integration in Mobilitäts- und Klimaschutzstrategien
- **Kommunen:** Ermöglichen vor Ort, Information und Sichtbarkeit

Wichtig ist, dass Kommunen nicht überfordert werden, sondern niedrigschwellig und bürgernah agieren. Wirksame Mitfahrssysteme erfordern nur einen geringen Grad an politischer Steuerung und Regulierung und entlasten damit im Verkehrssektor Verwaltung und Vollzug auf kommunaler, Länder- und Bundesebene erheblich.

Der Mitfahrverband kann als **zentraler Ansprechpartner** für Verwaltungsebenen dienen:

- Wissensdrehscheibe
- Qualitäts- und Standardsicherung
- Vernetzung von Kommunen und Plattformen
- Best-Practice-Transfer

8. Klimawirkung und Emissionsminderung

Der Verkehrssektor ist für rund 20 % der deutschen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Der motorisierte Individualverkehr stellt dabei den größten Einzelposten dar. Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad liegt in Deutschland bei rund 1,4 Personen pro Fahrzeug, im Berufsverkehr teilweise deutlich darunter.

Bereits eine moderate Erhöhung des Besetzungsgrades hat erhebliche climatechnische Effekte:

Durchschnittlicher Pkw-Besetzungsgrad	Reduktion der Fahrzeugkilometer*	Geschätzte CO ₂ -Einsparung pro Jahr*	Einordnung
1,4 (heute)	–	–	Ausgangsniveau
1,6 Personen	ca. 12–15 %	ca. 15–20 Mio. t CO ₂ -Äq.	unmittelbare Umsetzung (12 Mon.)
1,8 Personen	ca. 22–25 %	ca. 25–30 Mio. t CO ₂ -Äq.	kurzfristiges Potenzial (24 Mon.)
2,0 Personen	ca. 30 %	ca. 35–40 Mio. t CO ₂ -Äq.	realistische Zielgröße (48 Mon.)

* bei gleichbleibender Personenmobilität und konservativen Annahmen zu Verkehrsleistung und Emissionsfaktoren

Diese Einsparungen ...

- sind ab sofort realisierbar,
- hängen nicht von einem Verkehrsmittel- oder Antriebswechsel ab,
- verursachen keinen zusätzlichen Ressourcenverbrauch,
- wirken unabhängig vom Antrieb (bei Verbrenner und Elektro-Auto).

Bei einer Belegung von durchschnittlich 2,0 Personen können **bis 2030 40 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr** eingespart werden. Damit erfüllt eine einzige, im Aufwand überschaubare Maßnahme die Zielvorgabe für den gesamten Verkehrssektor.

9. Kosten-Nutzen-Relation

Für die CO₂-Vermeidung liegen die Kosten zur Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades deutlich unter denen anderer technischer und infrastruktureller Maßnahmen, da ...

- ohne neue Infrastruktur umgesetzt werden kann,
- bestehende Fahrzeuge deutlich effizienter genutzt werden,
- staatliche Mittel nur kurzfristig für den Anschub anfallen.

Damit zählt Mitfahren zu den effektivsten und kosteneffizientesten Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor.

10. Fazit

Die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor entscheidet sich nicht allein durch Technologien, große Investitionsprogramme oder langfristige Strukturmaßnahmen, sondern ebenso an der Umsetzung naheliegender und kurzfristig wirksamer Effizienzpotenziale.

Die Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades ist ein substanzieller Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaziele und ein Hebel, der sofort wirksam, sozial verträglich, kosteneffizient und unabhängig von Technologie und aufwendiger Infrastrukturmaßnahmen ist. Sie ergänzt bestehende Strategien, ohne neue Zielkonflikte zu erzeugen.

Ein begrenzter Anschub zur schnellen Umsetzung ist erforderlich, die weitere Skalierung und der Systembetrieb sind jedoch kostenneutral. Sie führen langfristig zu Einsparungen öffentlicher Mittel, da geplante Infrastrukturinvestitionen entbehrlich werden.

Der Mitfahrverband e.V. nimmt für politische Zielsetzungen eine institutionelle Trägerstruktur wahr. Er steht mit seinen Mitgliedern für die Vernetzung, Beratung, Planung, Koordination und Umsetzung einer neuen klimafreundlichen und gesellschaftlich anerkannten Mitfahrkultur.

Der Mitfahrverband e.V. ist überzeugt, dass die volle Wirksamkeit eines neuen Klimaschutzprogramms im Verkehrssektor ohne die Berücksichtigung und Förderung der Erhöhung des Besetzungsgrades im MIV nicht erreichbar ist.