



# Freie-Straßen-Prämie

## Kein Auto lohnt sich.

Eine Kampagne von:

**„Wir brauchen einen Game Changer für die stockende Verkehrswende. Mit der Freien-Straßen-Prämie gelingt dies über Freiwilligkeit und Belohnung.“**

**Dr. Kerstin Stark**  
Mobilitätsforscherin



## FSP kurz und knapp

**Prämie für das Freihalten von Straßen**, jährlich 1.100 Euro für Erwachsene, 550 Euro für Kinder

**Für alle, die kein Auto haben** bzw. kein Auto zur regelmäßigen Nutzung überlassen bekommen

**Finanzierung durch den Bund** über CO<sub>2</sub>-Preis und Abbau klimaschädlicher Subventionen, etwa beim Straßenbau

**Unbürokratische monatliche Aufbuchung** auf eine Mobilitäts-App Deiner Wahl

**Einlösbar für nachhaltige Mobilitätsangebote** und kurze Wege, z. B. als Mietzuschuss

**Auszahlung nach dem Vertrauensprinzip**, Strafen bei Betrug bis zu 20.000 Euro

**Kommt der Wirtschaft zugute**, verkehrswendefreundliche Länder und Städte profitieren besonders

# Nur das Angebot verbessern genügt nicht

## Warum wir jetzt eine Freie-Straßen-Prämie brauchen

Freie Fahrt und freie Straßen für alle sind die Ziele der Freien-Straßen-Prämie. Dass unsere Straßen insbesondere in den Städten zu voll sind, ist mittlerweile parteiübergreifender Konsens. Auch ist völlig unstrittig, dass der ÖPNV ausgebaut, sichere Radwege geschaffen und Mobilitätsangebote verbessert werden müssen.

Das heißt aber nicht, dass wir uns zurücklehnen und abwarten können, bis die deutschen Verkehrsministerien und Senatsverwaltungen das endlich und umfassend bewerkstelligt haben.

**Wir haben keine Zeit und keine Geduld mehr, auf das Versprechen einer fernen besseren Zukunft zu hören. Wir fordern jetzt sichere, entspannte, selbstbestimmte und individuelle Mobilität für alle, indem öffentliche Flächen wieder öffentlich zugänglich und nutzbar gemacht werden.**

Statt parkender Autos können sich darauf Nachbar\*innen begegnen und Kinder spielen oder gastronomische Flächen und in einigen Fällen Wohnungen entstehen.

**Die Freie-Straßen-Prämie setzt den Anreiz, kein Auto zu haben, nach dem Motto: „Kein Auto lohnt sich“. Der Autobestand wird so innerhalb weniger Jahre ohne Verbote und auf freiwilliger Basis reduziert und mit ihm der alltägliche Stau und das übliche Verkehrschaos.**

Die Freie-Straßen-Prämie, kurz FSP, ist eine Belohnung und Wertschätzung für alle Bürger\*innen, die aktiv und freiwillig zu freien und für diverse Nutzung zugänglichen Straßen beitragen. Als Teil der FSP-Community leistest Du einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, zur Verkehrssicherheit, zu lebenswerten Städten mit weniger Lärm und besserer Luft und zu einem attraktiven öffentlichen Raum. Diese Leistung wird mit der FSP künftig honoriert.

# Die Freie-Straßen-Prämie funktioniert ganz einfach

**Wenn Du kein Auto zur privaten Nutzung hast und im Umweltverbund oder dank kurzer Wege mobil bist, erhältst Du dafür die Prämie\*. Andersherum erhältst Du keine Prämie, wenn Du im Besitz eines eigenen Autos bist. Dabei ist es völlig egal, ob das Auto auf Dich, Deine Firma, Deine Oma oder an Deinem Zweitwohnsitz angemeldet ist.**

**Anfangs schlagen wir für jeden Erwachsenen 1.100 Euro pro Jahr vor, für jedes Kind in einem autofreien Haushalt gibt es zusätzlich 550 Euro. Die Prämie wird nach Wunsch monatlich oder jährlich Deinem FSP-Konto gutgeschrieben.**

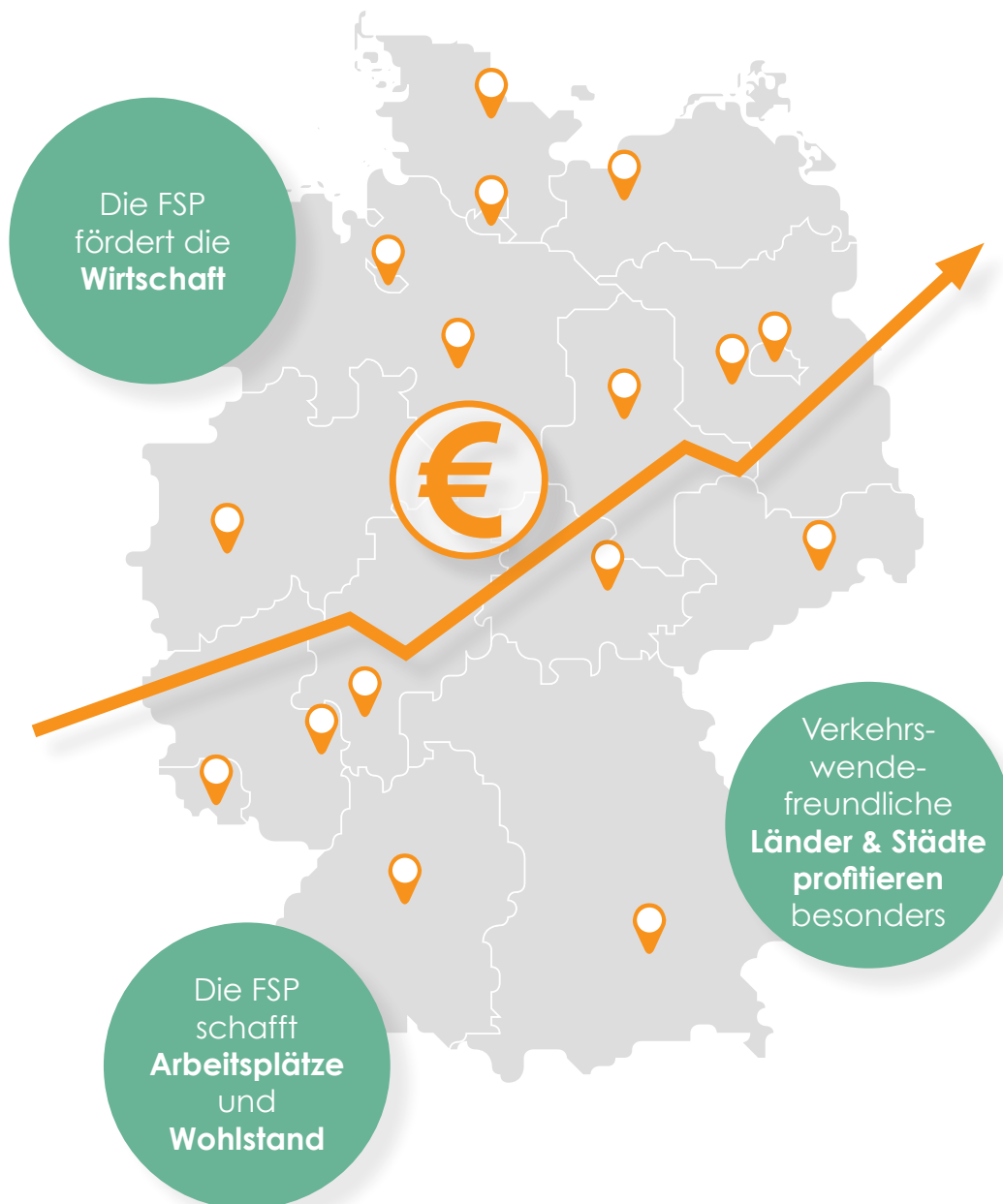
Über eine App kannst Du das Guthaben bequem für ein breites Spektrum rund um den Umweltverbund und kurze Wege einsetzen: zum Beispiel für Mobilitätsangebote, eine Jahreskarte für den ÖV, ein neues E-Bike oder Fahrradreparaturen. Die FSP kann auch als Mietzuschuss zur Förderung kurzer Wege verwendet werden, damit Du Dir weiterhin eine Wohnung in der Nähe Deiner Arbeitsstelle oder anderer wichtiger Ziele leisten kannst.

Die Prämie bekommst Du nach dem Vertrauensprinzip ausgezahlt. Unterlagen musst Du nur stichprobenhaft bei einer Nachprüfung einreichen, so wie es bereits seit einigen Jahren mit den Belegen bei der Steuererklärung gehandhabt wird. Nach einmaliger Anmeldung musst Du lediglich regelmäßig bestätigen, dass Du weiterhin die FSP-Kriterien erfüllst. Wenn Du Dir unsicher bist, ob Du Anspruch auf die FSP hast, hilft Dir die FSP-Hotline gerne weiter.

Wer die Prämie bewusst zu Unrecht beantragt, begeht Subventionsbetrug, der strafrechtliche Konsequenzen sowie ein hohes Bußgeld nach sich zieht: pro Fall bis zu 20.000 Euro. Das ist vergleichbar mit den hohen Strafen, die Vermieter\*innen für eine falsche Mieterbestätigung zahlen. So wird der bürokratische Aufwand auf ein Minimum reduziert.

\* Kein Auto zur dauerhaften Nutzung im Haushalt schließt regelmäßige Nutzungsüberlassungen, etwa von Freund\*innen oder von Arbeitgeber\*innen ein. Wenn Du Dir häufig ein Auto von Freund\*innen oder Nachbar\*innen ausleihst, sollte dies idealerweise über ein Car-Sharing-Netzwerk oder eine private Car-Sharing-App erfolgen oder, um einem möglichen Missbrauchsverdacht vorzubeugen, im Einzelfall mit der FSP-Hotline abgesprochen werden.

## Die FSP stimuliert Nachfrage und erweitert den Markt für nachhaltige Mobilität



# Die FSP ist marktwirtschaftlich und sozial gerecht

Bei der Freien-Straßen-Prämie handelt es sich um ein marktwirtschaftliches Instrument zur Stimulierung der Nachfrage nach sozial und ökologisch nachhaltiger Mobilität. Von dem durch die FSP generierten Konsumanreiz werden verschiedene Branchen profitieren, wie die Fahrradindustrie, Anbieter\*innen von Sharing-Diensten oder der lokale Einzelhandel. Vor allem bringt sie zusätzliche Einnahmen für kommunale Bus- und Bahnbetreiber, wie z.B. die Berliner BVG.

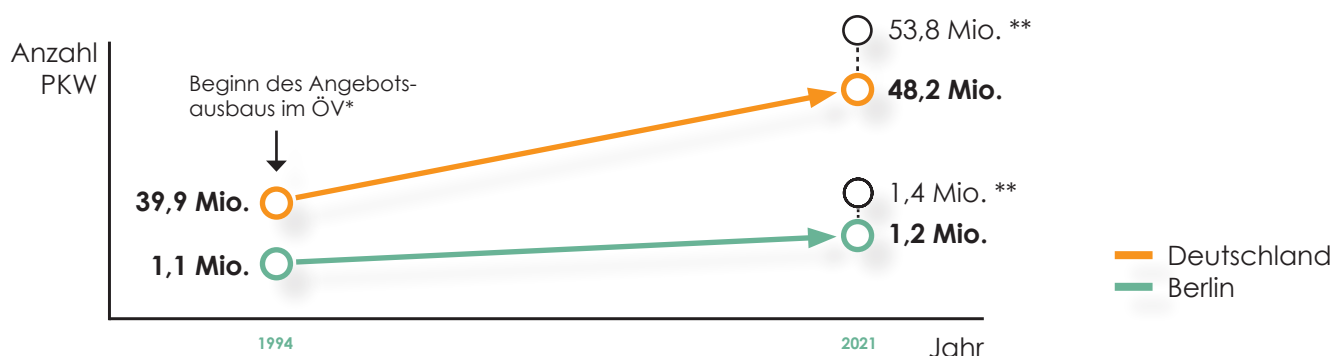
**Die FSP fördert kurze Wege und nachhaltigen Konsum in der Mobilität. Sie wird signifikante Verlagerungseffekte vom Auto hin zu Fuß, Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln bewirken.**

**Die Freie-Straßen-Prämie sorgt zudem für soziale Gerechtigkeit und Umverteilung.**

**Als Prämie, die direkt an die Bürger\*innen ausgezahlt wird, führt die FSP zu Wohlstand direkt in Deinem eigenen Geldbeutel: Egal ob Du viel oder wenig verdienst, jede\*r, die oder der freiwillig zu freien Straßen beiträgt, bekommt die gleiche Belohnung.**

Die FSP ist ein sozial gerechtes Instrument, da Einkommensschwächere im Verhältnis zum Einkommen stärker profitieren, als dies bei Steuererleichterungen möglich wäre. Weil die FSP zweckgebunden ist, kommen die Mittel zudem der Wirtschaft zugute. Städte und Bundesländer, in denen viele Einwohner\*innen zu freien Straßen beitragen, profitieren am meisten.

# Selbst 27 Jahre nach Beginn der Verkehrswende steigt die Anzahl der Autos weiter an



Grafik: Eigene vereinfachte Darstellung auf Grundlage von Daten des Kraftfahrtbundesamts (KBA)

Die Anzahl der in Deutschland gemeldeten Pkw erreichte 2021 mit rund 53,8 Mio. Fahrzeugen den höchsten Wert aller Zeiten. Sogar in Großstädten mit gut ausgebautem ÖPNV-System steigt die Anzahl der PKW (wie z.B. Berlin mit aktuell 1,4 Mio. PKW).

\* Mit der Bahnreform 1994 wurde der Startschuss für den Angebotsausbau im ÖV gelegt. Wir definieren das Jahr 1994 daher als Beginn der Verkehrswende.

\*\* Die korrekten Werte für 2021 liegen hochgerechnet bei 53,8 Mio. für Deutschland bzw. 1,4 Mio. für Berlin, da nach 2007 keine vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge mehr erfasst werden.





## Die FSP verstärkt die Wirkung anderer Instrumente

Die Freie-Straßen-Prämie ist das monetäre Element im Instrumenten-Mix für die Verkehrswende. Sie hilft, die Wirkung der bereits laufenden Maßnahmen zu verstärken.

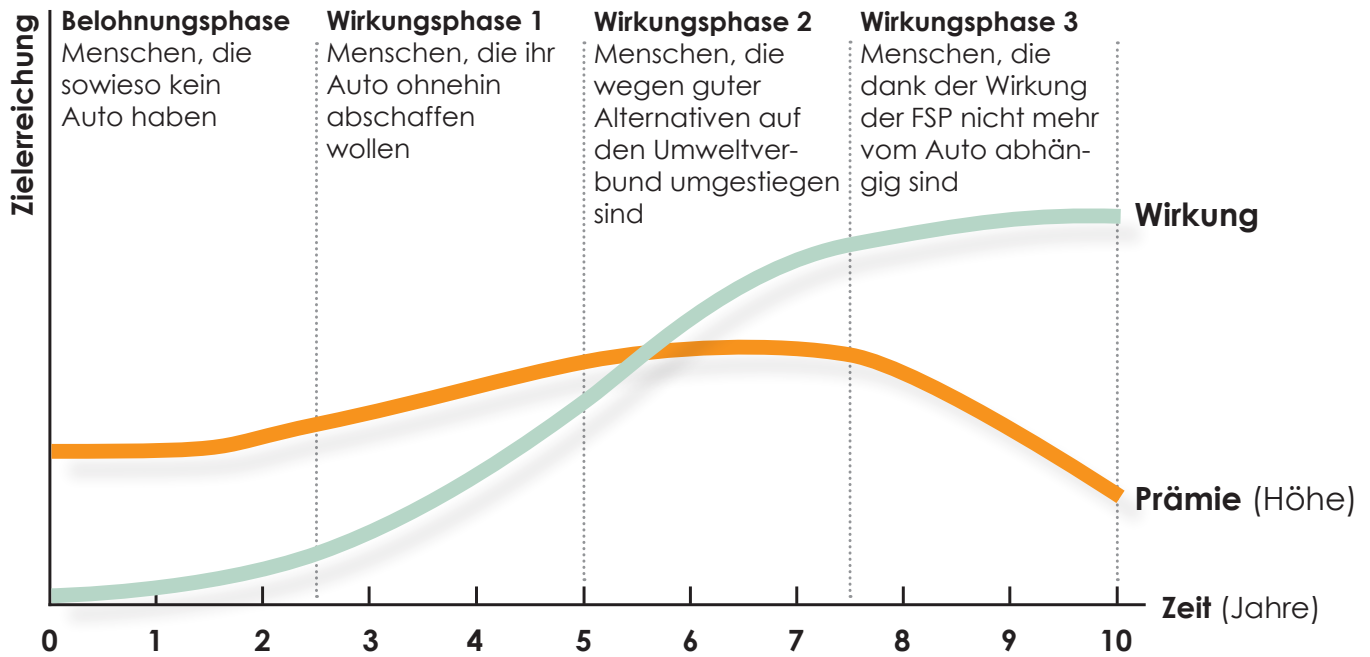
**Seit einigen Jahren erkennen immer mehr Städte, dass sie den öffentlichen Raum neu verteilen und sich vom überholten Modell der autogerechten Stadt befreien müssen. Nicht nur die einkommensstarken Autobesitzer\*innen sollen sich frei und sicher bewegen können, sondern alle Menschen, insbesondere auch Kinder und Senior\*innen. Einige Städte haben bereits mit der Umsetzung begonnen.**

Der Prozess geht allerdings viel zu langsam voran und ist von Widerständen geprägt. In vielen Köpfen herrscht statt der „freien Straße für alle“ noch die „freie Fahrt für Autos“ als gesellschaftliches Ziel vor. Die FSP soll diese Widerstände überwinden und den Kommunen ein weiteres Werkzeug an die Hand geben, den öffentlichen Raum der Allgemeinheit zurückzugeben.

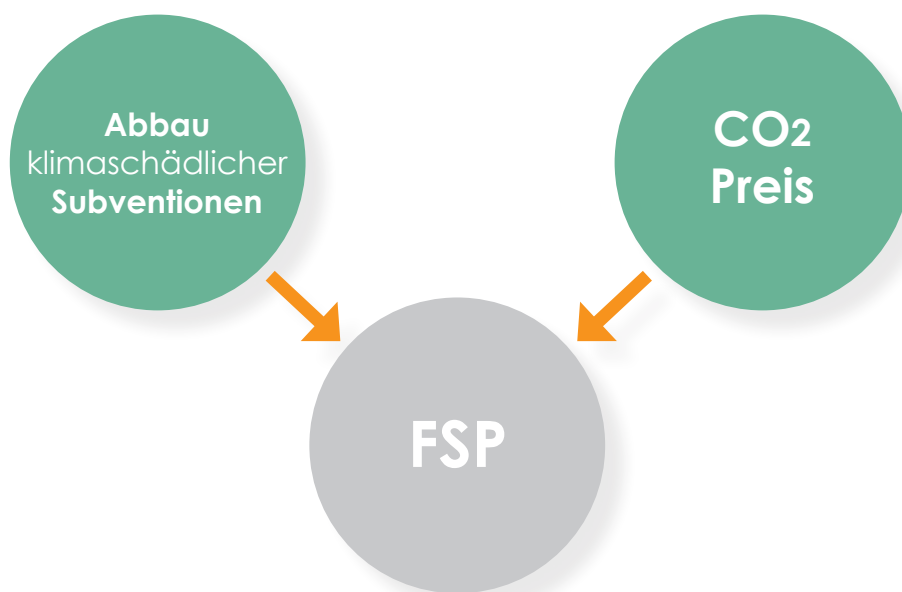
**Der oft zuerst geforderte Angebotsausbau alleine genügt allerdings nicht. In den 27 Jahren seit der Bahnreform 1994 haben wir keinerlei Erfolge in der erforderlichen Verkehrsverlagerung weg vom Auto erzielt, stattdessen gibt es jedoch 35 Prozent mehr Autos in Deutschland. Der Modal Split des Umweltverbands verharrt bundesweit mit rund 25 Prozent, bezogen auf die Personenkilometer, auf niedrigem Niveau. Selbst in Großstädten werden kleine Erfolge durch eine Zunahme der gesamten Verkehrsmenge zunichte gemacht.**

Auch zeigen Städte mit gut ausgebautem ÖPNV und vielfältigen Mobilitätsdienstleistungen, dass das Angebot allein nicht dazu führt, dass die Bürger\*innen ihr Auto abschaffen oder erst gar keins anschaffen. Trotz gut ausgebautem Bus- und Bahnnetz steigt die Zahl der Autos selbst in Berlin derzeit um fast 20.000 pro Jahr.

## Wirkung der FSP



## Finanzierung der FSP



**„Für eine Verkehrswende mit nachhaltiger Mobilität und kurzen Wegen brauchen wir viele Menschen, die gerne autofrei leben. Also müssen wir genau diese Menschen direkt wertschätzen und belohnen.“**



**Antje Heinrich**  
Campaignerin

## Mit der FSP investieren wir nachhaltig in die Zukunft

**Vermutlich fragst Du Dich, woher das Geld für die FSP eigentlich kommen soll. Volkswirtschaftlich betrachtet kostet die Freie-Straßen-Prämie zwar nichts, da sie der Wirtschaft zugute kommt. Aber natürlich geht es bei der FSP trotzdem um viele Milliarden Euro pro Jahr, die im Bundeshaushalt eingeplant werden müssen. Alleine für Berlin kalkulieren wir in der ersten Phase etwa eine Milliarde Euro pro Jahr als Prämie für Bürger\*innen ohne Auto.**

Wir gehen davon aus, dass zunächst vor allem jene erreicht werden, die sowieso kein Auto haben oder bereits dessen Anschaffung planen (Belohnungsphase). In der zweiten Phase sollen dann die erreicht werden, die nicht auf ihr Auto angewiesen sind oder es schon länger abschaffen wollen, aber noch den letzten Anstoß brauchen (Wirkungsphase 1). Wir erwarten, dass die Prämie dafür erhöht werden muss. Daher kalkulieren wir in dieser Phase für das Beispiel Berlin mit bis zu zwei Milliarden Euro pro Jahr.

Im nächsten Schritt werden Menschen die FSP nutzen, die auf den Umweltverbund umgestiegen sind (Wirkungsphase 2) und schließlich diejenigen, die aufgrund der Wirkung der FSP nicht mehr vom Auto abhängig sind (Wirkungsphase 3).

In ländlichen Gegenden wird das Auto für einige langfristig schwer verzichtbar bleiben. Allerdings gibt es auch dort Menschen, die sich bei entsprechenden Vorteilen und persönlichen Möglichkeiten für einen autofreien Lebensstil entscheiden

werden. Denn es ist nach einigen Jahren für viele normal geworden, kein Auto zu haben.

Sobald die FSP als Teil eines wirksamen Instrumenten-Mix ihre Wirksamkeit entfaltet, kann über schrittweise Absenkungen nachgedacht werden. Damit rechnen wir in fünf bis zehn Jahren nach ihrer Einführung. Eine fortlaufende Evaluation der Prämienwirkung wird darüber Auskunft geben, ob und wie nachgesteuert werden muss und wann die Prämienziele erreicht wurden. Die Mittel können anschließend in anderen gesellschaftlichen Bereichen als Nachhaltigkeits-Wendepremien genutzt werden.

**Für einen Durchbruch in der Verkehrswende-Politik muss Geld in die Hand genommen und direkt wirkend investiert werden – auch, um spätere, viel höhere Kosten zu vermeiden. Diese Erkenntnis ist mittlerweile politischer Konsens. Die schwarz-rote Bundesregierung hat 2021 den CO<sub>2</sub>-Preis eingeführt, der jährlich ansteigt. Auch der Abbau klimaschädlicher Subventionen, bspw. im Straßenbau, beim Parken oder beim Billig-Fliegen, ist mittlerweile in weiten Teilen der Politik mehrheitsfähig.**

Das Prinzip, Staatseinnahmen verhaltensbezogen umzuverteilen – das heißt, den Bürger\*innen Geld zurückzugeben, wenn sie sich klimafreundlich verhalten – findet sich sowohl im von den Grünen vorgeschlagenen Energiegeld als auch im Klimabonus der CSU. Die FSP setzt für ihre Finanzierung auf eben dieses Prinzip.

## Die FSP als neues Instrument der Verkehrswende

- ✓ Akzeptanz bei der **Umwandlung von Parkplätzen**
- ✓ **Verbessert die Situation von Autofahrenden** und Nicht-Autofahrenden
- ✓ **Schützt Umwelt und Klima**, macht Städte lebenswerter
- ✓ **Ist sofort umsetzbar**, setzt keine Veränderungen im Straßenraum voraus
- ✓ Schafft zusätzliche Nachfrage für **gutes Angebot an Alternativen** (ÖPNV, Sharing, ...)
- ✓ Ist **freiwillig und sozial gerecht**
- ✓ Ganz **ohne Verbot**, Verzicht oder Verteuerung
- ✓ **Fördert Konsum, Wohlstand** und schafft **Arbeitsplätze**

## Die FSP gibt den Bürger\*innen Geld zurück

**Wir haben berechnet, dass jedes einzelne Auto uns als Gesellschaft pro Jahr fast 10.000 Euro netto kostet, wenn man wirklich alle Auswirkungen mit einem Preisschild versehen würde (vgl. Grafik S.17). Vor diesem Hintergrund sind 1.100 Euro als jährliche Belohnung keine große Summe.**

**Warum ist es eigentlich genau dieser Betrag? In Berlin bekommst Du dafür eine ABC-Jahreskarte bei der BVG. So kannst Du Dir zum Beispiel Deinen eigenen kostenlosen ÖPNV aus der FSP kreieren.**

Du kannst Dir aber auch ein schickes neues Fahrrad kaufen oder Car-sharing-Fahrten, Taxis und ab und zu einen Mietwagen nutzen.

Eine autofrei lebende Familie mit zwei Kindern bekommt pro Jahr immerhin 3.300 Euro. Das sind monatlich 270 Euro, um eine etwas teurere Wohnung in der Innenstadt zu finanzieren, die viele kurze Wege zu Fuß und mit dem Rad ermöglicht und ein eigenes Auto überflüssig macht.

Die FSP kann natürlich auch für ein High-Speed-Internet im Home-Office und den neuen Laptop oder für den Einkauf im Kiezladen verwendet werden.

## Prämie für das Freihalten von Straßen

Prämiehöhe (jährlich)



**1.100 €**  
für Erwachsene



**550 €**  
für Kinder



**FSP**  
die neue  
Bürger\*innen-  
Prämie für  
freie  
Straßen



„Wir sehnen uns nach freien, sicheren Straßen. Denn sie kommen allen zugute, ob Auto- oder Radfahrer\*innen, Fußgänger\*innen oder Menschen, die mit dem Bus unterwegs sind.“



**Dr.-Ing. Tim Lehmann**  
Stadtplaner



# Die FSP setzt auf Freiwilligkeit und ist ein innovativer Game Changer

**Wir brauchen dringend einen Game Changer, um die Zahl der nicht benötigten Autos in den Städten effektiv zu verringern.**

Derzeit kommt die Verkehrswende nicht wirklich voran: Die Anzahl der Autos steigt auch in Großstädten mit ausgezeichnetem ÖPNV weiter an, unsere Straßen werden immer voller und unsere Bewegungsfreiheit wird zunehmend eingeschränkt. Auch mit den immer wieder geforderten Verboten oder Verteuerungen haben wir bislang nichts erreicht, denn sie scheitern meist bereits vor ihrer Einführung an der Akzeptanz.

Damit die Verkehrswende zu einem echten Selbstläufer und Erfolgsmodell wird, müssen neben einer flächendeckenden Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots endlich auch wirksame Anreize gesetzt werden, kein Auto zu haben.

**Es muss sich lohnen, kein Auto zu besitzen.**

Daher freuen wir uns, wenn Du Dich als mobile\*r Bürger\*in, als Meinungsbildner\*in oder Politiker\*in für dieses neue Instrument stark machst.

## Durchschnittliche gesellschaftliche Kosten pro Auto und Jahr



\* eigene Berechnung / Abschätzung (netto), Quelle: <https://www.iumberlin.de/projekte.htm#Autokosten>



**„Trotz Ausbau der Alternativen steigt die Zahl der Autos weiter an, wir Menschen haben immer weniger Platz. Wir brauchen daher wirkungsvollere Instrumente.“**

**Lukas Kursawe**  
Geograph



### Wie die Freie-Straßen-Prämie entstanden ist:

Die Freie-Straßen-Prämie wurde von Changing Cities e.V. und dem ium-institut für urbane mobilität auf Basis einer wissenschaftlichen Analyse zum Stand der Verkehrswende in Deutschland konzipiert. Ziel war es, ein hoch wirksames, freiwilliges und positives Pull-Instrument zu entwickeln, das ohne Verbote, Verzicht oder Verteuerung funktioniert. Im ersten Halbjahr 2021 fand auf der Online-Beteiligungsplattform decidim die erste Beteiligungsrunde zur FSP statt.

Wir bedanken uns bei allen, die zur Verbesserung des Konzepts beigetragen haben und uns wertvolles Feedback gegeben haben. Über weitere Anregungen sowie Ideen zu ersten Anwendungsbereichen und Pilotprojekten sowie für ein ähnliches Anreizsystem für den Wirtschafts-, Dienstleistungs- und Güterverkehr freuen wir uns.

**E-Mail-Kontakt: [fsp@changing-cities.org](mailto:fsp@changing-cities.org)**

**„Mit Verboten, Verzicht und Verteuerungen  
kommen wir in Deutschland nicht weiter.  
Daher brauchen wir starke, innovative  
Anreize, die auf Freiwilligkeit setzen.“**

**Inge Lechner**  
Pädagogin

