



FÜNF-PUNKTE-PLAN

Bundshaushalt 2025: Neustart für Verkehrsinvestitionen

Bundeshaushalt 2025: Neustart für Verkehrsinvestitionen

Die aktuelle Mobilitätsplanung der Bundesregierung und insbesondere des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr fördert weiterhin fossile Mobilität in Deutschland, die nicht mit den Zielen für Klimaschutz, Luftreinhaltung und Naturschutz vereinbar ist. Dies widerspricht dem Koalitionsvertrag. In Zeiten knapper Haushaltsmittel wird der fossile Autoverkehr immer noch massiv gefördert, während öffentlicher Verkehr wie Bahn und öffentlicher Personennahverkehr kaputtgespart werden. Autobahn-Neubau ist nicht nur teurer und erzeugt hohe Kosten für die Gesellschaft durch Naturzerstörung, Emissionsbelastung für die Gesundheit und weitere Unfälle, sondern fördert auch mehr Verkehr. Gleichzeitig bleibt die dringend notwendige Verlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die Schiene und die Stärkung des Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr weiterhin unter-finanziert.

Wir fordern die Bundesregierung auf, den Koalitionsvertrag einzuhalten, der eine Reduktion von sozial ungerechten Subventionen im Verkehrssektor beinhaltet. Die Diskussion um die Aufweichung des Bundes-Klimaschutzgesetzes hat noch einmal verdeutlicht: Der Verkehrssektor hinkt seinen Klimaschutzzielen weit hinterher, daher sind schnelle und einfache Schritte für eine soziale und ökologische Mobilitätswende notwendig.

Ein Festhalten an der Schuldenbremse führt nicht nur zur Anhäufung von Klimaschulden für die nächsten Generationen, sondern auch zu massiven sozialen Konflikten. Wir fordern deshalb, dass die Bundesregierung klare Ziele formuliert und Prioritäten setzt. Wir fordern eine Finanzierung, die kosteneffiziente, klimawirksame und sozial gerechte Investitionen in die Mobilitätsinfrastruktur anreizt.

Fünf-Punkte-Plan für sozial gerechte und klimafreundliche Verkehrsinvestitionen:

1. Erhalt statt Neu- und Ausbau: Keine weiteren Milliarden für neue Autobahnen

Die Fortsetzung der Investitionen in den Neu- und Ausbau von Autobahnen schafft zusätzlichen Auto- und Lkw-Verkehr, erhöht die gefahrenen Entfernungen, verbessert aber nicht die Mobilität der Menschen. Die Projekte des Bundesverkehrswegeplan 2030 müssen einer umfassenden Klimaprüfung unterzogen werden und aufzeigen, wie sie

zu einer bezahlbaren und zukunftsfähigen Mobilität für alle Bürger*innen beitragen. Daraufhin müssen sie auch priorisiert werden. Das bedeutet: Erhalt statt Neu- und Ausbau bei der Straße und Erhalt und naturverträglicher Ausbau bei der Schiene. Künftig muss bei der Straßeninfrastruktur das Hauptaugenmerk auf Sanierung und Optimierung des Bestands, statt auf flächendeckendem Kapazitätsausbau liegen.

2. Investitionsstau bei der Bahn beenden: Mittel für den Schienenverkehr sichern

Deutschland braucht einen verlässlichen Bahnverkehr: sicher, pünktlich und komfortabel. Dafür braucht es einen Deutschlandtakt, der einen eingängigen Fahrplan mit attraktiven Reise- und Umsteigemöglichkeiten bis hin zum Bus garantiert. Die hierfür notwendigen Kapazitäten sind durch Beseitigung von Engpässen im bestehenden Schienennetz sowie zusätzliche Ausweich- und Entlastungsstrecken zu schaffen. Das Bestandsnetz mit einem Investitionsrückstau von über 90 Milliarden Euro muss grundsaniert und ausgebaut werden. Dafür sind erheblich höhere Investitionen in den kommenden Jahren zwingend erforderlich. Entscheidend für einen besseren Schienenverkehr in Deutschland ist eine auskömmliche und langfristig gesicherte Finanzierung der Infrastruktur.

3. ÖPNV-Finanzierung ausbauen, Deutschlandticket erhalten und um ein Sozialticket erweitern

Die Klimaschutzziele der Bundesregierung sowie das Erreichen der Mobilitätswende müssen den Rahmen für eine langfristige ÖPNV-Finanzierung setzen. Es gilt nun ein breiteres Fahrplanangebot mit erheblich mehr Personal mit besseren Arbeitsbedingungen und zusätzlichen Fahrzeugen zu schaffen. Dafür müssen sich Bund, Länder und Kommunen endlich auf den im Koalitionsvertrag vereinbarten Ausbau- und Modernisierungspakt verständigen.

Das 49-Euro-Ticket ist schon heute eines der erfolgreichsten Verkehrsprojekte in der deutschen Geschichte mit mehr als einer Million neuen Fahrgästen und Abonent*innen. Es hat die Nutzung des ÖPNV deutlich einfacher und preislich attraktiver gemacht. Dieser positive Trend muss aktiv weiter von der Politik fortgeführt und um ein Sozialticket erweitert werden. Zudem gilt es auch weitere Förderungen zu schaffen insbesondere für Kinder, Schüler*innen, Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende und Senior*innen. Bürger*innen und Verkehrsunternehmen benötigen eine langfristige Finanzausicherung des Deutschlandtickets für die persönliche, aber auch unternehmerische Vorausplanung. Das 49-Euro-Ticket ist ein erster Schritt hin zu einer Mobilitätsgarantie in der Stadt und auf dem Land, dies muss weiter ausgebaut werden und insbesondere die Kommunen und Landkreise müssen dabei finanziell unterstützt werden.

4. Fossile Subventionen für den Pkw-Verkehr einsparen

Die aktuelle Mobilitätsausrichtung in Deutschland ist sozial ungerecht und besonders Spitzenverdiener profitieren durch staatlich geförderte fossile Fehlanreize, die weiterhin den Pkw als Hauptverkehrsmittel und weiterhin als Verbrenner bevorzugen. Die im Koalitionsvertrag festgehaltene Reduktion von fossilen Subventionen im Verkehrssektor müssen umgesetzt werden, um Haushaltsmittel für andere Priorisierungen wie den Schienen-, Rad- und Fußgängerverkehr frei zu machen. Die Klimaschutzziele der Bundesregierung können nur mit einer Mobilitätswende erreicht werden, die den öffentlichen Verkehr und die Nahmobilität priorisiert, statt weitere Milliarden Euro in fossile Fehlanreize zu stecken. Wir fordern deshalb, die Pauschalbesteuerung von Verbrennerdienstwagen auf zwei Prozent zu erhöhen und die Vergünstigungen bei Hybridfahrzeugen zu streichen.

5. 15 Millionen E-Autos: Neue Ansätze für einen sozial gerechten Antriebswechsel

Die Bundesregierung muss aktiv den Antriebswechsel gestalten, etwa durch eine ökologisch-soziale Lenkung wie Social-Leasing, die es unteren und mittleren Einkommen ermöglicht, auf kleine Elektrofahrzeuge umzusteigen. Aktuell fallen die Absatzzahlen von E-Autos, und eine von Teilen der Politik befeuerte Skepsis gegenüber dem E-Auto besteht insbesondere auf dem Land.

Die Verschärfungen bei der EU-Regelung zu den CO₂-Flottengrenzwerten verlangen von den Herstellern im kommenden Jahr einen deutlich höheren Anteil von E-Fahrzeugen. Jedoch ist aus Kostengründen der Umstieg auf batteriebetriebene Fahrzeuge für untere Einkommensschichten besonders schwer, weil gerade die deutschen Hersteller aktuell keine entsprechenden Fahrzeuge anbieten. Für diese Einkommensschichten droht über 2030 hinaus ein fossiler Lock-In – so neueste Studien aus Norwegen und Deutschland. Dies bedeutet, dass sie noch länger und weit über 2030 hinaus viele Fahrten mit ihrem Verbrenner zurücklegen und somit mit der Erhöhung des CO₂-Preises besonders hoch belastet werden.

Folgende Verbände haben das Forderungspapier unterzeichnet:

- ACE Auto Club Europa (ACE)
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
- Bundesverband Nachhaltige Wirtschaft (BNW)
- Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.)
- Deutsche Umwelthilfe (DUH)
- Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
- Greenpeace Deutschland
- Klima Allianz Deutschland
- TOGETHER FOR FUTURE
- Transport & Environment (T&E)
- Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)

Kontakt

Klima-Allianz Deutschland e.V.

Invalidenstr. 35, 10115 Berlin

Website: klima-allianz.de

Instagram, X: @klima_allianz

Für inhaltliche Rückfragen:

Jonas Becker, Referent Klimapolitik und Mobilität

jonas.becker@klima-allianz.de

Für Presseanfragen:

Julia Riley-Dittmann, Referentin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Tel.: 030/780 899 514, Mobil: 0172/298 4269

presse@klima-allianz.de

Berlin, 30. Mai 2024

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages