

## **Stellungnahme zum Ergebnis der Koalitionsverhandlungen im Bereich der Mobilität (AK 2 und 4)**

*Positionspapier erarbeitet durch die PG Mobilität | März 2025*

Das SPD-Klimaforum kommentiert und bewertet die Verhandlungsergebnisse im Bereich der Mobilität folgendermaßen:

### **Planungs- und Baubeschleunigung**

Wir begrüßen, dass künftig „mutige Wege“ gegangen werden sollen und Verfahrensvereinfachungen, -erleichterungen und -vereinheitlichungen vorgenommen werden sollen. Das ist wichtig! Allerdings sollte viel klarer aufgezeigt werden, wo die Verfahrensanpassungen ansetzen: Ob es dienlich ist, Standards und Beteiligung zu reduzieren, darf angezweifelt werden. Komplexität von Vorschriften, Zuständigkeitsfraktionen, dysfunktionale Ausstattung von Behörden und wechselnder politischer Wille sind Problemfaktoren, die vorrangig angegangen werden sollten. Konkret erschließt sich nur bedingt, warum etwa die Erweiterung eines Ersatzneubaus von der Planfeststellung entbunden werden soll, da hier Zusätzliches entsteht. Die Betonung von Biotopverbänden ist ein richtiger Ansatz. Mehr Bundeseinheitlichkeit im Arten- und Naturschutz ist grundsätzlich gut. Leider bleiben die klimatischen Aspekte der Beschleunigungen randständig.

### **Umweltfreundliche, soziale Mobilität**

Es ist erfreulich, dass der Abschnitt „Verkehr“ mit Ausführungen zu Mobilität beginnt. Mobilität ist das Bedürfnis, Verkehr nur dessen Befriedigung. Allerdings bleibt unklar, was gemeint ist, wenn Mobilität „sich an Realitäten orientieren“ muss. Diese Formulierung kann Einfallstor für Relativierungen aller Art sein. Auch die Unterstreichung des Klimaschutzes bzw. der Klimaziele ist wichtig. Leider fehlt eine deutlichere Ausgestaltung dieser Bekenntnisse, die mit den nachstehenden Maßnahmen mitunter sogar konterkariert werden könnten.

### **Geschlossene Finanzierungskreisläufe der Verkehrsträger**

Es stellt etwa einen Rückschritt dar, wenn die Einnahmen dem jeweiligen Verkehrsträger zugutekommen. Damit wird Gefahr gelaufen, die langjährige Überfinanzierung der Straße zulasten der Schiene weiter zu verstetigen und den diesbezüglichen Erfolg der letzten Bundesregierung zu nivellieren. Die Autobahn GmbH als rechtlich problematische Privatisierung kreditfähig zu machen, schwächt trotz aller Beteuerung die parlamentarische Kontrolle und vertieft die Nebenhaushalte.

Das benannte „Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital, z. B. über ÖPP in begrenztem Umfang“ ist ebenfalls kritisch zu werten: Privates Kapital ist regelmäßig interessengeleitet. Eine ÖPP privatisiert regelmäßig wirtschaftliche Vorteile und belässt Risiken beim Staat (z. B. Insolvenz des Auftragnehmers; verdeckte Staatsschulden; Transparenz- und Steuerungsdefizit sowie langfristig höhere Kosten). Dabei ist eine dritte Finanzierungssäule grundsätzlich richtig, sollte aber spezifischer ausgestaltet werden und Best-Practice-Beispiele aus europäischen Nachbarländern zum Vorbild nehmen (Dienstgeberabgabe Wien; Nahverkehrsabgabe Frankreich). Gerade im Hinblick auf die Stärkung des ÖPNV bleibt unklar, wie gehandelt werden soll. Den Status quo bei den Regionalisierungsmitteln zu sichern, kann in Anbetracht der Ausgangslage nur ein redaktioneller Fehler sein.

Dass das Sondervermögen zur Behebung des Investitionsstaus geschaffen wurde, ist grundsätzlich erforderlich. Leider fehlen konkrete Leitplanken der Ausgestaltung und Hinterlegungen für den Mobilitätsbereich. Ein Mehr an Investition für die Schiene ist elementar und richtig. Bedauerlicherweise wird dies vor allem über das Sondervermögen realisiert. Eine zusätzliche Priorisierung vor der Straße auch im Bundeshaushalt ist wünschenswert. Die bereits erwähnten geschlossenen Finanzierungskreisläufe sind dem Vorrang der Schiene abträglich. Es bleibt indes alternativlos, wie vorgeschlagen das begonnenen Sanierungsprogramm mit aller Entschlossenheit durchzuführen. Ebenfalls richtig sind Bemühungen der Elektrifizierung und Digitalisierung. Hier muss insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr ein Schwerpunkt gesetzt werden. Beim Ausbau und konkreteren Projekten fehlt leider eine zeitliche Unterlegung. Der Aus- und Neubau von Nahverkehrsprojekten samt der erforderlichen Finanzierungsreformen des GVFG fehlt. Diesem reichen nicht allein der Mittelaufwuchs und die Vereinfachung, sondern es braucht die Neufassung der Standardisierten Bewertung. Der Verweis auf die Magnetschwebebahn ist abwegig.

Das Festhalten am Bundesverkehrswegeplan verkennt die Notwendigkeiten und ist nicht nur widersprüchlich zu den einleitenden Aussagen, sondern auch rückschrittlich. Die bislang vor allem auf Reisezeitgewinne abzielende Kosten-Nutzen-Analyse als Grundlage für die Projektpriorisierung entspricht nicht den Anforderungen im Klimaschutzgesetz. Vielmehr wäre die Einführung eines Bundesmobilitätsplanes erforderlich, der im Sinne des Klimaschutzes vorrangig eine Verkehrsverlagerung, gleichwertige Lebensverhältnisse und resiliente Lieferketten verfolgt.

Sehr richtig, aber leider untermäßig abgebildet ist der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“.

## **Tempolimit**

In Anbetracht der betonten Klimaziele ist es unverständlich, das Tempolimit nicht einzuführen. Eine Kompromissformel könnte lauten: Wir führen ein grundsätzliches Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen mit Ausnahmeverhalten von 160 km/h auf vertretbaren Abschnitten ein.

## **Fuß- und Radmobilität**

Fuß- und Radmobilität sollen unspezifisch gestärkt werden. Dies ist eine vertane Chance. Der Verweis auf die Vision Zero kann nur mit mehr Geschwindigkeitsreduktion und baulichen Trennungen Erfolg haben.

## **E-Mobilität**

Die Flottenumrüstung von Bussen ist leider nur auf klimaverträgliche Antriebe bezogen, wobei seitens der Wissenschaft und der Praxis der Batterieantrieb als Lösung gelten muss. Grundsätzlich wichtig ist auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur generell. Weithin unverständlich bleibt, warum dies – anders als beim Tankstellennetz – vor allem Aufgabe des Staates sein soll. Hier müsste deutlicher die Kooperation mit Privaten gelten. Mit der Standardisierung der Infrastruktur und der Bezahlung findet sich erfreulicherweise ein explizites Anliegen des SPD-Klimaforums.

Im Bereich der AG 2 wird weiter zu Elektromobilität ausgeführt. Elektrifizierung von Fahrzeugen ist ausschließlich batterieelektrisch zu fördern. Nutzfahrzeugen eine Wasserstoff-Infrastruktur zu finanzieren, ist weder wirtschaftlich noch technisch sinnvoll und Verschwendung von Steuermitteln. Die Aufweichung des Verbrennerneuzulassungsverbots muss verhindert werden! Steuerliche Anreize für den Kauf von Elektrofahrzeugen sind grundsätzlich richtig, dabei muss darauf geachtet werden, dass nicht Mitnahmeeffekte generiert und Käufe gefördert werden, die ohnehin erfolgt wären. Förderungen von Hybridlösungen sind deutlich zu problematisieren, da häufig der elektrische Anteil an der Fahrleistung äußerst gering ausfällt und damit kaum positive Klimaeffekte erzielt werden können. Die Erhöhung der Bruttopreisgrenze für elektrische Dienstwagenförderung ist nicht vertretbar. Die Positionierung der SPD-Verhandlungsführenden bei streitigen Punkten ist hier zu begrüßen.

## **Straßen(güter)verkehr**

Die Abmilderung der CO<sub>2</sub>-Preis-Wirkung widerspricht dem Ziel, Güter auf die Schiene zu bringen sowie den Klimazielen. Ein Güterzug kann bis zu 50 Lkw ersetzen und leistet damit einen Beitrag zum Klimaschutz und gegen den Fahrermangel. Der Ausbau von Lkw-Infrastruktur ist ein Rückschritt, der Gelder für die Schiene bindet.

## **Wasserstraßen**

Rund um die Wasserinfrastruktur getätigte Äußerungen sind grundsätzlich zu begrüßen, lassen aber viele Leerstellen zur Konkretisierung.

## **Luftverkehr**

Die Reduktion und teilweise Abschaffung der luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben widersprechen den Klimazielen deutlich. Gerade im Bereich der erwähnten Regionalflughäfen ist auch in Anbetracht der Finanzbedarfe eine kritische Überprüfung des Status quo erforderlich.

## **Bahnreform**

Es ist gut, die Deutsche Bahn als einen Konzern zu erhalten. Führungspersonal mit Expertise ist weiterhin wichtig. Worin die grundlegende Reform besteht, bleibt indes offen. Reibungsverluste durch Umbau sind zu minimieren. Eine Privatisierung (durch die Hintertür) ist auszuschließen. Die Reform der Trassenentgelte ist leider unspezifisch. Hier hätte auf das Grenzkostenprinzip rekurriert werden können.

## **Deutschlandticket**

Das D-Ticket ist die Fahrgastrevolution der letzten Jahre. Es ist ein großer Erfolg, dass es verstetigt werden soll. Den „Anteil der Nutzerfinanzierung ab 2027 schrittweise und sozialverträglich“ zu erhöhen, ist jedoch höchst bedauerlich, da bereits der derzeitige Preis von 58 Euro vielen Menschen zu teuer ist und gerade einkommensschwache Haushalte kaum mehr erreicht.

## **Gesamteindruck**

Leider bleiben die Verhandlungen hinter den Möglichkeiten und den Notwendigkeiten zurück! Wichtige Aspekte rund um das Klima werden nur als Grundsätze benannt. Der Leitfaden der Klimaverträglichkeit ist nicht ausreichend gewürdigt. Eine Kompensation für klimaschädliche Maßnahmen auf der Straße und in der Luft fehlt. Der Abbau schädlicher Subventionen fehlt ebenso weitgehend. Viel frisches Geld muss gut eingesetzt werden. Insbesondere die Schiene hätte viel deutlicher priorisiert und mit konkreten Streckenprojekten unterlegt werden müssen. Dies wäre auch sozial. In Anbetracht der Geldsummen müssten weit mehr Projekte strategisch angegangen werden. Dass weiterhin Technologieoffenheit zentral anklingt, kann keinesfalls überzeugen und bindet Steuermittel sowie Zeit. Hier verbleibt der bedauerliche Eindruck, dass ein Weiter-So der letzten Jahr(zehnt)e das Maximum des Möglichen ist. Das ist mutlos. Die tatsächlichen Zwänge und Erfordernisse für bessere Mobilität und wirksamen Klimaschutz sind größer! Zugleich ist anzuerkennen, dass ohne die SPD das Ergebnis weit schlimmer ausgefallen wäre. Unzulänglich bleibt es dennoch.

*Kontakt: [koordination@spd-klimaforum.de](mailto:koordination@spd-klimaforum.de)*