



Den EU-Klimasozialfonds als Chance für sozial gerechten Klimaschutz nutzen: Maßnahmenvorschläge der deutschen Zivilgesellschaft

1. Kriterien für die Mittelverwendung

Ab 2027 wird ein europäischer Emissionshandel für Gebäude und Verkehr eingeführt (ETS-2), der das nationale Emissionshandelssystem (nEHS) in diesen Sektoren ablöst. Expert:innen erwarten im ETS-2 deutlich höhere CO₂-Preise als im derzeitigen nationalen System.¹ Steigende Kosten für fossile Brennstoffe, einschließlich des CO₂-Preises, dürfen nicht zu einer unzumutbaren finanziellen Belastung werden. Daher sind gezielte Maßnahmen dringend erforderlich, um Energie- und Mobilitätsarmut zu verringern und insbesondere einkommensarmen Haushalten eine Teilhabe an der Transformation zu ermöglichen. Ein besonderes Augenmerk muss dabei auf die Unterstützung der Menschen gelegt werden, die selbst keine Investitionsentscheidungen treffen können, aber unmittelbar von diesen betroffen sind, wie z.B. Mieter:innen.

Die Einnahmen aus dem EU-Klima-Sozialfonds (KSF) werden nicht ausreichen, um alle sozialen Fragen im Klimaschutz angemessen zu adressieren. Allein die Investitionsbedarfe im Gebäudebereich übersteigen die zur Verfügung stehenden Mittel um ein Vielfaches. Allerdings bietet der KSF die Chance, eine Blaupause für einen sozial gerechten Klimaschutz in Zeiten steigender CO₂-Preise zu sein. Die Erfahrungen aus der Umsetzung von sozial gerechten Klimaschutzmaßnahmen im KSF können genutzt werden, um sie auf weitere Maßnahmen zu übertragen.

Umsetzungskriterien für den Klima-Sozialfonds

Damit das maximale Potential des KSF ausgeschöpft werden kann, sollten die finanzierten Maßnahmen im nationalen Klima-Sozialplan konkreten Prinzipien folgen. Die nachfolgenden Kriterien sollen sicherstellen, dass die jeweilige Zielgruppe mit bedarfsorientierten

¹ https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2023/2023-26_DE_BEH_ETS_II/A-EW_311_BEH_ETS_II_WEB.pdf

Dekarbonisierungs- und Ausgleichsmaßnahmen tatsächlich erreicht wird und die Mittel effektiv und gerecht ausgegeben werden:

1. Zielgruppen befähigen

Die Maßnahmen sollen vor allem vulnerablen Zielgruppen die Teilhabe an der Transformation ermöglichen. Sie müssen über die Kompensation der Mehrbelastungen durch steigende CO₂-Preise und höhere Kosten für fossile Brennstoffe hinausgehen und aktiv dazu beitragen, dass einkommensarme oder von Energie- und Mobilitätsarmut betroffene oder bedrohte Menschen nicht in einen “fossilen Lock-In” geraten. Nur so können sie ihre CO₂-Emissionen langfristig senken und werden weniger stark durch den ETS-2 belastet. Dies kann unter anderem durch bedarfsorientierte Förderprogramme erreicht werden.

2. Positive Klimawirkung sichern

Die geförderten Maßnahmen müssen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen beitragen und auch mittel- und langfristig einen Beitrag zur Transformation leisten. Daher ist es notwendig, dass die erwartete Klimawirkung der geförderten Maßnahmen ebenfalls bewertet und nachgewiesen wird.

3. Zielgruppenspezifische Maßnahmen entwickeln

Zielgruppen definieren: Im Rahmen der Verordnung ist die Bundesregierung aufgefordert, eine rechtssichere Definition von Energiearmut und Mobilitätsarmut einzuführen. Dafür ist es zentral, Hauptzielgruppen zu definieren, damit die Mittel dort eingesetzt werden können, wo sie vorrangig gebraucht und auch abgerufen werden.

Bedarfsorientierte Maßnahmen umsetzen: Die aus dem KSF finanzierten Maßnahmen sollen die Lebenswirklichkeit der Zielgruppen berücksichtigen und an ihren tatsächlichen Bedarfen ansetzen. Dazu gehört eine Analyse, in welchen Bereichen besonders viele Menschen von Energie- und/oder Mobilitätsarmut betroffen oder bedroht sind und welche Voraussetzungen dabei berücksichtigt werden müssen - z.B. die Wohnsituation der Menschen oder die vorhandene Verkehrsinfrastruktur. Dies bestimmt maßgeblich, welche Förderprogramme als nützlich wahrgenommen und entsprechend abgerufen werden. Zum Beispiel: Eine Förderung von Wallboxen für Elektroautos ist nur dann attraktiv, wenn die Zielgruppe a) ein E-Auto und b) einen eigenen Stellplatz besitzt, an dem die Wallbox angebracht werden kann. Da dies bei vielen Menschen mit geringem Einkommen nicht der Fall ist, würde ein entsprechendes Förderprogramm an den Bedarfen eines Großteils der Zielgruppe vorbeigehen und wenig genutzt werden.

Möglichkeiten der Zielgruppe berücksichtigen: Neben der Berücksichtigung tatsächlicher Unterstützungsbedarfe ist ebenfalls relevant, die tatsächlichen (finanziellen) Möglichkeiten der Zielgruppen zu kennen und realistisch einzuschätzen, welche Eigenleistung erwartet werden kann. Dabei geht es nicht nur um die Höhe einer notwendigen Eigenleistung, sondern auch um Faktoren wie Kreditwürdigkeit oder das Risiko einer Überschuldung durch zusätzliche Kredite. Wenn Förderprogramme eine angemessene, von den Zielgruppen leistbare Eigenleistung erfordern, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sie tatsächlich in Anspruch genommen werden.

Weiterhin müssen die tatsächlichen Handlungsmöglichkeiten der Zielgruppen berücksichtigt werden. Etwa 50 Prozent der Haushalte in Deutschland wohnen beispielsweise zur Miete und haben keinen Einfluss auf Investitionsentscheidungen zur energetischen Modernisierung

oder den Heizungstausch, sind aber unmittelbar von den Auswirkungen dieser Entscheidungen betroffen.

Zugangshürden gering halten: Damit Förderprogramme effektiv genutzt werden können, müssen die Zugangshürden und der bürokratische Aufwand so niedrig wie möglich sein.

Dies beinhaltet:

- Die Antragstellung und der Zugang zu Fördermitteln sollten so einfach wie möglich gestaltet werden. Komplexe Formulare und langwierige Verfahren schrecken oft ab und führen dazu, dass viele Anspruchsberechtigte die Unterstützung nicht in Anspruch nehmen.
- Bedarfsprüfungen sollten transparent und unkompliziert sein. Ziel sollte es sein, den tatsächlichen Bedarf der Antragsteller rasch und effizient zu ermitteln.
- Es muss gewährleistet sein, dass Fördermittel nicht auf bestehende Sozialleistungen angerechnet werden. Die finanzielle Situation der Betroffenen würde sich sonst nicht verbessern, sondern im schlimmsten Fall sogar verschlechtern.

Überprüfung und Anpassung der Maßnahmen: Die Ergebnisse der vorgesehenen Berichtspflichten sollten dafür genutzt werden, die Zielgruppendefinitionen und Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin zu prüfen und ggf. anzupassen. So können auch steigende Belastungen durch höher als bisher angenommene CO₂-Preise einbezogen werden.

4. Lücken in der Förderlandschaft schließen

Mit dem KSF müssen vorrangig neue Maßnahmen finanziert werden, die bisher nicht oder nicht mehr über andere Förderprogramme abgedeckt sind und damit zusätzlich zu bestehenden Maßnahmen umgesetzt werden. Dies ist ausdrücklich in der Verordnung geregelt. Der Fokus auf ergänzende Maßnahmen soll dazu beitragen, zusätzliche Programme mit sozialen Komponenten zu entwickeln und bestehende Lücken in der Förderlandschaft weitgehend zu schließen oder zu vermeiden.

Bereits existierende Förderprogramme können durch KSF-Mittel um zusätzliche Elemente ergänzt werden, die über ohnehin vorgesehene und finanzierte Förderinitiativen hinausgehen. Dadurch soll erreicht werden, dass tatsächlich neue oder weitere positive Effekte sowohl bei der Emissionsreduktion als auch bei der Verringerung von Energie- und Mobilitätsarmut erzielt werden. Diese möglichen Ausweitungen bestehender Förderprogramme müssen transparent gemacht werden, den Anforderungen des KSF entsprechen und dürfen im nationalen Haushalt bereits vorgesehene Zahlungen nicht ersetzen.

5. Kohärenz zwischen Klima-Sozialplan und weiteren Instrumenten

Gemäß der EU-Verordnung muss der Klima-Sozialfonds in Einklang mit weiteren Planungsinstrumenten und Verpflichtungen der Mitgliedstaaten stehen. Eine engere Verzahnung des Klima-Sozialplans mit weiteren Instrumenten und Maßnahmen sollte dabei unterstützen, ökologische und soziale Ziele bei der Transformation zu berücksichtigen. Daher ist es unerlässlich, den Klima-Sozialplan mit weiteren Instrumenten wie dem Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) oder dem nationalen Gebäuderenovierungsplan (nach Art. 3 EPBD) abzustimmen. Auch im Mobilitätsbereich müssen Maßnahmen und Instrumente wie der nationale Radverkehrsplan (NRVP 3.0), der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Förderung von E-Mobilität und ein Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan mit dem Klima-Sozialplan verzahnt werden.

Der Klima-Sozialplan als Teil einer umfassenden sozial gerechten Klimastrategie

Für eine sozial gerechte Klimapolitik ist die Erstellung eines ambitionierten nationalen Klima-Sozialplans ein wichtiger Schritt. Damit die darin entwickelten Maßnahmen langfristig wirken, müssen sie jedoch in eine übergreifende Strategie eingebettet werden.

Um die umfassenden Bedarfe für sozial gerechte Klimaschutzmaßnahmen decken zu können, sind weitere Mittel erforderlich. Daher müssen zusätzlich zum KSF und den verpflichtenden Beiträgen der Mitgliedstaaten weitere Finanzierungsquellen mobilisiert werden - auch über die restlichen ETS-2-Einnahmen hinaus. Es braucht eine Gesamtstrategie zur Finanzierung von sozial gerechttem Klimaschutz, die sicherstellt, dass Deutschland seine Klimaziele erreicht und die Teilhabe von allen gesellschaftlichen Gruppen sichergestellt ist. Dazu gehört nicht nur, Einzelne durch gezielte Förderprogramme zu unterstützen, sondern auch langfristig klimaneutrale Gebäude- und Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen und entsprechende Infrastrukturinvestitionen zu ermöglichen. Um anfänglich unzumutbare finanzielle Mehrbelastungen auszugleichen, werden finanzielle Kompensationsmaßnahmen (z.B. in Form eines sozial gestaffelten Klimagelds) zumindest in einer Übergangsphase notwendig sein.

Eine kohärente Gesamtstrategie erfordert zudem die Weiterentwicklung des ordnungsrechtlichen Rahmens, sodass sowohl die Wirksamkeit als auch die soziale Gerechtigkeit im Klimaschutz gestärkt werden. Dafür bedarf es einer engen ressortübergreifenden Zusammenarbeit, um die Kohärenz der Maßnahmen und eine effektive Mittelverwendung sicherzustellen.

Der Klima-Sozialfonds bietet die Chance zu zeigen, dass sozialverträgliche Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt werden können. Um die Zielgruppen des KSF in der Transformation zu unterstützen und nicht überproportional zu belasten, müssen der Gebäude- und Verkehrssektor schnellstmöglich und langfristig dekarbonisiert werden.

2. Maßnahmenvorschläge im Bereich Gebäude

Effiziente Gebäude sind eine zentrale Säule der Wärmewende, tragen zu einem gesunden Wohnklima bei und schützen sowohl vor Kälte als auch vor Hitze. Gleichzeitig helfen sie, Energiearmut zu verringern und Wohnkosten langfristig zu senken. Um den Gebäudebereich zukunftssicher, klimafreundlich und sozial gerecht zu gestalten, sind eine Reihe wirkungsvoller und bedarfsorientierter Maßnahmen und Investitionen notwendig. Wesentliches Ziel der Strategie zur Emissionsminderung im Gebäudebereich muss es sein, klimagerechtes und bezahlbares Wohnen für alle Haushalte zu ermöglichen und Energiearmut zu bekämpfen. Dafür sind umfangreiche Investitionen in die energetische Modernisierung notwendig, insbesondere der energetisch schlechtesten Gebäude. Um die Sanierungstätigkeiten anzukurbeln, braucht es entsprechende Förderinstrumente sowie Änderungen des Ordnungsrechts.

Die Maßnahmen müssen auch die besondere Situation im Mietwohnungsbereich adressieren, denn mehr als die Hälfte der 21,6 Mio. Mieterhaushalte gehört zum unteren

Einkommensdrittel und muss als vulnerabel bezeichnet werden.² Hier braucht es unter anderem eine gerechtere Verteilung der CO₂-Kosten. Das aktuelle CO₂-Kostenaufteilungsgesetz schafft weder ausreichend wirksame Sanierungsanreize für Vermieter:innen, noch gewährleistet es eine faire Kostenverteilung. Mieter:innen müssen für Emissionen zahlen, die maßgeblich vom energetischen Zustand der Immobilie abhängen, welcher wiederum im Verantwortungsbereich der Eigentümer:innen liegt. Von der aktuellen Förderlandschaft für Effizienzmaßnahmen am Gebäude profitieren insbesondere Eigentümer:innen mit höheren Einkommen. Einkommensarme Haushalte und von Energiearmut Betroffene werden hingegen unzureichend berücksichtigt. Die Förderkonditionen sind zudem weniger attraktiv als jene für den Heizungstausch. Der Klima-Sozialfonds bietet die Möglichkeit, die Förderkulisse sozial auszudifferenzieren und Mittel zielgenauer an Haushalte mit hohem Unterstützungsbedarf zu geben. Der nationale Klima-Sozialplan dient somit als Vorbild für eine sozial gerechte Ausgestaltung von Klimaschutz.

Im Folgenden schlagen die Verbände Maßnahmen für den nationalen Klima-Sozialplan vor, die geeignet sind, vulnerablen Haushalten den Übergang zu klimafreundlicheren Alternativen zu ermöglichen und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Gebäudebereich zu leisten.

2.1. Mietende: Den Mietwohnbereich sozial ausrichten - Förderung für energetische Modernisierung und Heizungstausch

Förderbonus in der BEG-Förderung bei Einhaltung einer Mietpreisobergrenze:³

Vermietende erhalten einen zusätzlichen Förderbonus, wenn sie sich verpflichten, nach der energetischen Modernisierung für einen festgelegten Zeitraum eine Mietpreisobergrenze unterhalb der jeweils geltenden ortsüblichen Vergleichsmiete einzuhalten. Haushalte in den unteren Einkommensdezilen haben eine geringere durchschnittliche Bruttomiete. Ein Förderbonus, der bezahlbare Mieten adressiert, kommt daher insbesondere diesen Haushalten zugute. Zudem unterstützt er gemeinwohlorientierte Vermietende, die bezahlbare Mieten verlangen. Die Definition der Mietpreisobergrenze als Prozentsatz der ortsüblichen Vergleichsmiete berücksichtigt zudem regionale Mietpreisunterschiede.

Zusätzliche zweckgebundene Bundesmittel für die energetische Modernisierung im sozialen Wohnungsbau: Es werden zusätzliche Bundesmittel für die energetische Modernisierung von Sozialwohnungen geschaffen und in einer Verwaltungsvereinbarung „VV Energetisch Sanierter Wohnraum“ geregelt. Gefördert werden sowohl die Modernisierung von Wohnraum mit Sozialbindung (Verlängerung der Sozialbindung) als auch die Modernisierung von bisher nicht sozial gebundenem Wohnraum (Schaffung von Sozialbindung). So trägt das Förderprogramm zur Erhöhung von belegungsgebundenen Wohnungen bei.

² https://mieterbund.de/app/uploads/2023/11/DMB_WohnkostenbelastungMietende_final.pdf

³ https://mieterbund.de/app/uploads/2024/07/20240731_Studie-soziale-Foerderung_DMB-Oeko-Institut.pdf

2.2. Selbstnutzende Eigentümer:innen: Förderung von Effizienzmaßnahmen und Heizungstausch in der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) für vulnerable Haushalte vertiefen

Energiesparende Wohnungen senken spürbar die Nebenkostenbelastung, besonders in Haushalten mit niedrigem Einkommen. Deshalb sollte innerhalb der BEG-Förderprogramme für “Einzelmaßnahmen” und “Wohngebäude” eine soziale Staffelung oder ein Einkommensbonus für selbstnutzende Haushalte mit geringem Einkommen eingeführt werden. Gleichzeitig sollte die BEG für das oberste Einkommensdezil der Bevölkerung entfallen, da diese stattdessen die Möglichkeit der steuerlichen Förderung nutzen kann. Die freigewordenen Finanzmittel können zusätzlich in den Einkommensbonus fließen. Zusätzlich sollten selbstnutzenden vulnerablen Haushalten die Energieberatung sowie die Ausstellung von individuellen Sanierungsfahrplänen kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

2.3. Social Leasing für Wärmepumpen

Der Einbau einer Wärmepumpe lohnt sich langfristig fast immer – besonders, wenn staatliche Fördermittel genutzt werden. Für Haushalte mit geringen Rücklagen kann das Leasing einer Wärmepumpe eine Option sein, sofern ein späterer Eigentumsübergang nach Amortisierung gewährleistet wird. Erstmals sind auch geleaste Wärmepumpen innerhalb der BEG förderfähig. Damit die Wärmekosten für Bewohner:innen stabil bleiben oder sogar sinken, sind neben einem gesicherten Fördersatz auch niedrige Zinssätze entscheidend. Die großen Energiedienstleister bieten auf dem Markt jedoch meist nur teure Finanzierungsmodelle mit Zinsen von mehr als 5 Prozent an. Zu dem fast zinsfreien Finanzierungskredit mit staatlicher Ausfallgarantie der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) haben viele Privatpersonen keinen Zugang, da die zuständigen Hausbanken die KfW-Kredite oftmals nicht an ihre Kund:innen durchleiten.

Ein Lösungsansatz könnte der Aufbau eines staatlich finanzierten Energiedienstleisters sein, der vulnerablen Haushalten zinsfreie Wärmepumpen-Finanzierungsmodelle anbietet. Zusätzlich könnte sich dieser Dienstleister darauf konzentrieren, bezahlbare Finanzierungsmodelle für Mietshäuser und Wohnungseigentümergeinschaften (WEGs) zu entwickeln.

2.4. Erweiterung des Stromspar-Checks im Wärmesektor

Um die Energieeffizienz von Gebäuden maßgeblich zu verbessern, sind bauliche Maßnahmen unumgänglich. Sie müssen u.a. mit entsprechenden Förderprogrammen gezielt adressiert werden, denn allein durch Verhaltensänderungen kann der Heizverbrauch nur in deutlich geringerem Maß reduziert werden. Kurzfristig kann der Stromspar-Check in Kombination mit niedriginvestiven Maßnahmen wie digitalen Heizkörperthermostaten jedoch einen Beitrag dazu leisten, durch angepasstes Nutzerverhalten die Auswirkungen des ETS-2 etwas abzufedern.

Der Stromspar-Check sollte bundesweit flächendeckend verfügbar sein und durch eine Wärmeberatung erweitert werden. Durch die bereits vorhandene Infrastruktur könnte ein neues Projekt (ggf. auch unter einem Rebranding als Energiespar-Check) schnell aufgebaut

und unmittelbar mit der Umsetzung begonnen werden. Dies kann jedoch nur bei einem nahtlosen Übergang gelingen.

Der Stromspar-Check sollte in den Feldern effizientes Nutzungsverhalten, effiziente Haushaltsgeräte, Gebäudeeffizienz und soziale Teilhabe an der Energieproduktion beraten. In der Beratung sollte die Wechselwirkung zwischen Gebäudeeffizienz und Nutzerverhalten berücksichtigt und auf die Grenzen individueller Verhaltensänderungen hingewiesen werden. Zusätzlich ist eine Beratung zur Teilhabe an der Energieproduktion (z.B. Beratung zu Balkonsolar-Anlagen) sinnvoll. Dafür bedarf es der langfristigen Sicherung und Aufstockung des Beratungspersonals an den lokalen Standorten sowie der Modularisierung der Beratungsangebote für eine wirkungsvolle Beratung der Haushalte.

Zudem ist der Stromspar-Check ein wichtiges Kommunikationsinstrument, das auf mehreren Ebenen ein größeres Bewusstsein schafft – in der Bevölkerung, bei Vermietenden und in der Politik. Durch gezielte Beratung für Haushalte, die von Energiearmut betroffen oder bedroht sind, und die dazugehörige Datenerfassung können die Dringlichkeit struktureller Maßnahmen verdeutlicht und notwendige Veränderungen angestoßen werden.

2.5. Wärmenetze in Bürgerhand mit dem Angebot von Sozialtarifen verbinden

In der EU-Verordnung zum Klima-Sozialfonds wird ausdrücklich die Erzeugung und Speicherung von Erneuerbarer Energie durch Bürgerenergiegemeinschaften als förderfähige Maßnahme genannt. Ziel sollte es daher sein, die Wärmewende “von unten” zu fördern. Um auf bestehende, funktionierende Instrumente aufzubauen und kurzfristig Erfolge zu erzielen, bietet es sich an, das Förderprogramm „Bürgerenergiegesellschaften bei Windenergie an Land“ auf Wärmeprojekte auszuweiten. Ein quartiersbezogener Ansatz, kombiniert mit dem Instrument der Sozialtarife (günstigere Wärmebezugskosten für vulnerable Haushalte) hat das Potential, gezielt vulnerable Haushalte finanziell zu entlasten.

Die Mittel des Klima-Sozialfonds könnten dafür eingesetzt werden, dass es im Falle der Realisierung eines Wärmenetzes durch eine Bürgerenergiegemeinschaft zwei Nahwärme-Tarife gibt. Der Tarif, der sich nach einer entsprechenden Prüfung an vulnerable Haushalte richtet, könnte staatlich durch den KSF subventioniert werden.⁴

3. Maßnahmenvorschläge im Bereich Verkehr

Mobilität ist kein Selbstzweck, sondern die Grundlage dafür, die Orte zu erreichen, an denen sich unser Leben abspielt und so am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Wer nicht mobil ist, hat einen eingeschränkten oder gar keinen Zugang zu Arbeit, Bildung und Versorgung sowie dem kulturellen und sozialen Leben. Man spricht dann von Mobilitätsarmut. Die Gründe für Mobilitätsarmut sind vielfältig: sei es aus gesundheitlichen Einschränkungen, aufgrund des Alters, weil Mobilität zu teuer ist oder der Bus schlicht zu selten vor der Haustür hält.

⁴ https://www.buendnis-buergerenergie.de/fileadmin/user_upload/downloads/Positionspapiere/Impulspapier_Klimasozialfonds_fuer_die_Buergerenergie_BBEn.pdf

Häufig entstehen Probleme dort, wo der öffentliche Verkehr versagt und das eigene Auto die einzige praktikable Alternative ist. Das ist für Menschen, die sich eigentlich kein Auto leisten können, besonders problematisch. Denn sie verwenden einen überproportionalen Teil ihres verfügbaren Einkommens für die Automobilität und haben bei steigenden Kosten durch den CO₂-Preis auf Kraftstoffe kaum Ausweichmöglichkeiten. Aber auch, wer kein Auto hat und sich das Ticket für Bus und Bahn nicht immer leisten kann, gerät durch Preissteigerungen bei Tickets und der allgemeinen Inflation infolge höherer Energiepreise noch weiter unter Druck und ist in seiner Mobilität stark eingeschränkt. Diese Haushalte werden durch herkömmliche Förderung bisher kaum erreicht. Darum ist es wichtig, Haushalten mit geringem Einkommen Zugang zu klimaschonender und günstiger Mobilität zu eröffnen. Hier liegt auch ein großes Potential für die Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen. Der Klima-Sozialfonds soll Wege aus dem fossilen Lock-in für vulnerable Gruppen finden und unterstützen, indem er Anreize für eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel setzt, Alternativen zum Auto in schlecht erschlossenen Regionen fördert und so langfristig zur Reduktion von CO₂ und von Mobilitätsarmut beiträgt.

Im Folgenden schlagen die Verbände Maßnahmen für den nationalen Klima-Sozialplan vor, die geeignet sind, vulnerablen und mobilitätsarmen Haushalten den Zugang zu klimafreundlicher Mobilität zu ermöglichen und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich zu leisten.

3.1. Einführung eines bundesweiten Sozialtickets

Um auch Menschen mit geringem Einkommen den Zugang zu klimafreundlicher Mobilität zu ermöglichen, ist die Einführung eines bundesweit gültigen Sozialtickets ein wichtiger Schritt. Für Armutsbetroffene besteht bisher kein bundeseinheitliches Angebot für ein vergünstigtes Deutschlandticket, obwohl sie besonders häufig auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Rund jeder zweite einkommensarme Haushalt in Deutschland besitzt kein Auto. Da das verfügbare Einkommen dieser Personengruppe sehr begrenzt ist, kommt es in besonderem Maße auf die Erschwinglichkeit und Preisstabilität der Tickets an. Selbst kleinere Preiserhöhungen können einkommensarme Menschen von der Mobilität und damit sozialer Teilhabe ausschließen.

Beziehenden von Bürgergeld (SGB II), Wohngeld (WoGG), Kinderzuschlag (BKGG), Sozialhilfe (SGB XII), Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung (SGB XII) sowie Leistungen nach dem Asylbewerbergesetz sowie deren Bedarfsgemeinschaft sollte das vergünstigte Ticket zugänglich sein.⁵

Perspektivisch sollte das Sozialticket auf einen Jugend- und Azubitarif ausgeweitet werden, um die Teilhabe an der Mobilität für Kinder, Jugendliche und Auszubildende zu verbessern und bundeseinheitliche Regelungen zu schaffen.

3.2. Anreize zum Kauf und zur Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs

Von den steuerlichen Vorteilen eines (E)-Dienstwagens und sogar eines Dienstrads profitieren bisher nur sehr wenige Menschen: Arbeitnehmer:innen mit geringem

⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verteilungswirkungen-einer-verkehrswende>

Einkommen, Azubis und befristet Beschäftigte können diese Vorteile selten oder gar nicht in Anspruch nehmen. Menschen ohne Erwerbsarbeit haben ebenfalls keinen Zugang zu dieser Förderung. Eine sozial gestaffelte Kaufprämie für Fahrräder, Pedelecs und S-Pedelecs oder E-Lastenräder kann gezielt Geringverdienende und Menschen ohne Einkommen bei ihren Mobilitätskosten entlasten. Dies hat nicht nur eine soziale Wirkung, sondern entlastet auch das Klima. Pedelecs und S-Pedelecs sind auch im ländlichen Raum sowie auf Strecken über 10 Kilometer eine sinnvolle Alternative zum Auto.

Um das Potential des Radverkehrs voll auszuschöpfen und den Umstieg auf klimafreundliche Mobilität zu erleichtern, muss das Fahrrad konsequent als intermodales Verkehrsmittel gestärkt werden. Dazu braucht es neben einer flächendeckend ausgebauten Fahrradinfrastruktur auch sichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen sowie verbesserte Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln. Sinnvoll ist es darüber hinaus, als niederschwelliges Angebot auch den Ausbau von Bike-Sharing-Systemen zu fördern und ins ÖPNV-Angebot zu integrieren, insbesondere im ländlichen Raum.

3.3. Förderung von Bedarfsverkehrsangeboten

In Regionen oder zu Zeiten, in denen der herkömmliche, liniengebundene öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) aufgrund geringer Nachfrage an seine Grenzen stößt, können ergänzende On-Demand-Mobilitätsangebote eine entscheidende Verbindungslücke schließen. Elektrische Rufbusse und barrierefreie Taxis, die bequem per App oder Telefon buchbar sind, erweitern das bestehende Verkehrsangebot auf sinnvolle Weise. Sie ergänzen den öffentlichen Nahverkehr und schaffen flexible, bedarfsgerechte Mobilitätslösungen, die für alle zugänglich und einfach nutzbar sind. Dabei sollte der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge stets gewährleistet sein.

Diese Angebote tragen dazu bei, die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu verringern und schaffen insbesondere für Menschen in ländlichen Gebieten eine wertvolle Alternative. Um den Betreibenden langfristige Planungssicherheit zu bieten, muss die Finanzierung von Bedarfsverkehrsangeboten verstetigt werden. Zudem ist es unerlässlich, On-Demand-Angebote vollständig in die bestehende Verbund- und Tarifstruktur zu integrieren.

3.4. Social Leasing von E-Fahrzeugen

Social Leasing wird derzeit viel diskutiert und findet als sozial- und industriepolitische Maßnahme zur Förderung kleiner E-Autos Zuspruch. Gleichzeitig zeigt das Beispiel aus Frankreich, dass Social Leasing eine sehr teure, wenn auch stark nachgefragte Subvention ist. Sollte Social Leasing über den KSF finanziert werden, wären die verfügbaren Mittel im Verkehrsbereich vollständig ausgeschöpft. Zusätzliche Maßnahmen wären nicht finanzierbar. Social Leasing kann jedoch von der neuen Bundesregierung eingeführt und anderweitig finanziert werden.

Kriterien für die Zugangsberechtigung sollten sicherstellen, dass Social Leasing zielgerichtet einkommensarme Haushalte beim Umstieg auf E-Mobilität unterstützt, die nicht auf den ÖPNV umsteigen können. Geeignete Zugangskriterien können unter anderem die Qualität

der ÖPNV-Anbindung und/oder Länge des Arbeitswegs sein sowie die Bedingung, einen alten Verbrenner gegen das neue E-Auto einzutauschen. Darüber hinaus sollte das erfasste Einkommen gewichtet werden, um Familien nicht zu benachteiligen.

Unterzeichnende Verbände

AWO Bundesverband e.V.
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
Bündnis Bürgerenergie e.V.
Deutscher Caritasverband e. V.
Deutscher Mieterbund e.V.
Deutscher Paritätischer Wohlfahrtsverband - Gesamtverband e.V. (Der Paritätische)
Deutsche Umwelthilfe e.V.
Diakonie Deutschland
Institut für Kirche und Gesellschaft (IKG)
Klima-Allianz Deutschland e.V.
T&E Deutschland
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
WWF Deutschland

Kontakt

Stellvertretend für die unterzeichnenden Verbände:
Klima-Allianz Deutschland
Christiane Hildebrandt
christiane.hildebrandt@klima-allianz.de
030/780 899 528

März 2025