

## EU-Klima-Sozialfonds

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, kontaktieren wir Sie auf diesem Wege zum Klima-Sozialfonds und zu den von der EU-Kommission im letzten Jahr vorgelegten Leitlinien für die Durchführung. Teil der Leitlinien ist die Maßgabe, dass alle EU-Mitgliedstaaten – und damit auch Deutschland – bei der Kommission Klimasozialpläne zur Verteilung der Mittel für den Zeitraum 2026 bis 2032 vorlegen müssen. Nach unserer Kenntnis wird in der Bundesregierung hierzu nach wie vor beraten.

Im Kern ist unsere Bitte, dass bei der Ausarbeitung des nationalen Klimasozialplans für Deutschland nicht nur die Finanzierung von Förderkatalogen zur Umstellung des Pkw-Verkehrs auf alternative Antriebe berücksichtigt wird, sondern insbesondere auch die aktive Partnerschaft von Bussen und Bahnen beim Klimaschutz. Hierbei denken wir nicht nur an eine langfristig angelegte **ÖPNV-Finanzierung**. Vielmehr geht es aus unserer Sicht auch akut um die Frage, wie bei den aktuellen Preisentwicklungen Rahmenbedingungen für **bezahlbare und zugleich attraktive Mobilitätsangebote** ausgestaltet werden müssen. Hier sind sicher noch nicht alle Potenziale ausgeschöpft. So bieten viele Städte und Regionen für einkommensschwache Personengruppen beispielsweise ein **Deutschland-Ticket Sozial** an. Mit Mitteln aus dem EU-Klima-Sozialfonds könnte ein solches Angebot ggf. auch bundesweit gemacht werden. Voraussetzung wäre, dass die Mittel aus dem Fonds für einen Verlustausgleich der Städte, Gemeinden bzw. Kommunen bereitgestellt werden; also für einen Ausgleich einer Finanzierungslücke zwischen dem Preis für das Deutschland-Ticket Standard (aktuell 63,- Euro) und dem günstigeren Preis für ein Deutschland-Ticket Sozial. Wichtig für einen attraktiveren ÖPNV ist außerdem, dass mehr Fahrdienste für den Bedarfsfall eingesetzt werden. Vor allem in ländlichen Regionen können solche **On-Demand-Verkehre** einen wichtigen Beitrag leisten, Mobilitätsbedürfnisse zu sichern. Beispielfhaft möchten wir an dieser Stelle auch den **Sanierungsbedarf** und den **Infrastrukturausbau** im Nah- und Eisenbahnverkehr nennen, die einer gesicherten Finanzierung bedürfen.

12. Mai 2026

Wir lieben  
**EUROPA**



*We love Europe  
Nous aimons l'Europe  
Noi amiamo l'Europa  
Kochamy Europę*

[www.vdv.de/wirliebeneuropa](http://www.vdv.de/wirliebeneuropa)

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle  
Kamekestraße 37-39  
50672 Köln  
T 0221 57979-0

info@vdv.de  
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und  
Bundesregierung: R001242

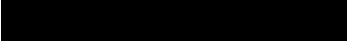
EU-Transparenzregister  
50254292140-86

Haltestellen  
Stadtbahn bis Friesenplatz,  
Regionalzüge bis  
Bahnhof Köln West

Auch die EU-Kommission hat in den zurückliegenden Gesprächen wiederholt ihre Sichtweise bekräftigt, dass die über den EU-Klima-Sozialfonds bereitstehenden Mittel im Verkehrsbereich vorrangig für den ÖPNV und Eisenbahnverkehr eingesetzt werden sollen. Insbesondere Initiativen zum Abbau der „Mobilitätsarmut“ in einkommensschwachen Haushalten waren immer wieder Thema; unter anderem die bessere **Anbindung von Wohnvierteln im Pendlerverkehr** zwischen den Städten (als Arbeitsort) und dem ländlichen Umland (als kostengünstiger Wohnort). In ehemaligen Förderinitiativen wurden bereits Kriterien für die Allokation von Fördermitteln in ländliche Räume definiert. Beispielhaft kann man hier die Modellprojekte „zur Stärkung des ÖPNV“, „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ oder „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ nennen. An diese Förderinitiativen sollte im deutschen Klimasozialplan angeknüpft werden.

Im **Eisenbahnverkehr** wiederum sind in Deutschland neben der eingeleiteten Generalsanierung des Schienennetzes vor allem stärkere Anstrengungen bei der Engpassbeseitigung im Schienennetz mit sog. „kleinen und mittleren Maßnahmen“ oder auch bei der Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken notwendig. Ländliche Regionen können damit wieder mit Nebenbahnen an das überregionale Schienennetz angebunden werden. Darüber hinaus sind bei der weiteren Elektrifizierung des Schienennetzes stärkere Initiativen erforderlich, da bislang nur rund 62 Prozent der Bundesschienenwege mit Oberleitungen ausgebaut sind.

Schließlich ist auch die **Umstellung der Busflotten** auf emissionsfreie Antriebe noch nicht abgeschlossen, die durch die Clean Vehicles Directive vorgeschrieben ist. Aktuelle Berechnungen gehen davon aus, dass im Zeitraum bis 2035 für die Umstellung auf saubere Antriebe rund 15,5 Mrd. Euro an Bundesmitteln benötigt werden. Grund für den Finanzierungsbedarf ist neben der Neubeschaffung von Fahrzeugen vor allem der nötige Zu- und Umbau von Betriebshöfen, die Bereitstellung von Lade- und Trafostationen oder auch die Beschaffung von Ersatzbatterien. Die gegenwärtigen Förderprogramme von Bund und Ländern bilden diese Ausgaben bei weitem noch nicht vollständig ab.

 mit Bahnen und Bussen bieten wir den Bürgerinnen und Bürgern eine umweltfreundliche sowie günstige Mobilität und sind dankbar für die Berücksichtigung der beispielhaften Punkte im Klimasozialplan für Deutschland. Gerne übersenden wir Ihnen bei Bedarf auch umfangreiche Papiere und stehen Ihnen und Ihrem Team auch gerne und jederzeit für ein persönliches Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

