

30. Januar 2025

Klima-Sozialfonds

Sehr geehrte(r) ,

wir kontaktieren Sie auf diesem Wege zum neuen **EU-Emissionshandel (ETS2)** und konkret zum **Klima-Sozialfonds**, auf den sich 2023 in Brüssel Parlament, Rat und Kommission verständigt haben.

Anlass unseres Schreibens ist der näher rückende **Termin** für die Abgabe der mit dem ETS2 verbundenen **Klimasozialpläne**, die alle EU-Mitgliedstaaten – und damit auch Deutschland – **bis zum 30. Juni 2025** bei der EU-Kommission vorlegen müssen. In den nationalen Klimasozialplänen ist darzulegen, wie Bürgerinnen und Bürger, die aufgrund ansteigender Kosten aus der CO₂-Bepreisung potenziell von einer Energie- oder Verkehrsarmut bedroht sind, unterstützt werden sollen. Diese Unterstützung durch die EU-Mitgliedstaaten soll vorwiegend aus den Einnahmen aus dem Verkauf von CO₂-Zertifikaten erfolgen, die wiederum in einen **Klima-Sozialfonds mit der Laufzeit von 2026 bis 2032** fließen und auf die EU-Mitgliedstaaten verteilt werden. So möchten wir Sie darum bitten, bei der Ausarbeitung des nationalen Klimasozialplans für Deutschland die aktive Partnerschaft des **Öffentlichen Personenverkehrs** zu berücksichtigen. Welche Bedeutung dabei vor allem bezahlbare Mobilitätsangebote mit Bussen und Bahnen im ÖPNV haben, hat auch die EU-Kommission ausdrücklich betont.¹

Hierbei denken wir nicht nur an eine **langfristig** angelegte **ÖPNV-Finanzierung**, von der im Übrigen auch die Zukunft des **Deutschland-Tickets** abhängig ist. Vielmehr geht es auch um den **Infrastrukturausbau** im Eisenbahnverkehr und lokalen Nahverkehr. Im Eisenbahnverkehr sind in Deutschland neben der eingeleiteten Generalsanierung des Schienennetzes vor allem stärkere Anstrengungen bei der Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken notwendig, mit der vor allem ländliche Regionen wieder mit Nebenbahnen an das überregionale Schienennetz angebunden werden könnten. Größere Anstrengungen sind aber auch bei der Elektrifizierung des Schienennetzes in Deutschland erforderlich. Bislang sind nur rund 62 Prozent der Bundesschienenwege elektrifiziert.

¹ vgl. hierzu folgende Dokumente:

- Empfehlungen der Expert Group for Urban Mobility (EGUM) für die Umsetzung des Klima-Sozialfonds: [f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en](#)
- Kapitel 3.7 in den Guidelines der EU-Kommission: [Support for the implementation of the Social Climate Fund - Publications Office of the EU](#)

Wir lieben
EUROPA



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

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

UST.-IdNr. DE 814379852

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Tim Dahlmann-Resing
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann


Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West

Um das 75-Prozent-Ziel bis 2030 zu erreichen, müsste der Bund sein bisheriges Ausbautempo verachtfachen.

Im Nahverkehr stehen wir vor ähnlichen Herausforderungen. Mit der Unterstützung von Bund und Ländern wurden in den zurückliegenden Jahrzehnten vor allem Infrastrukturen und Angebote den Ballungsräumen ausgebaut. In den **ländlichen Räumen** liegt der Anteil des ÖPNV am Modal Split jedoch weiterhin bei unter 5 Prozent. Investitionen zum Ausbau bezahlbarer und emissionsarmer Verkehrsangebote, zu denen der ÖPNV zweifellos zählt, sollten somit im deutschen Klimasozialplan ausdrücklich berücksichtigt werden. Die EU-Kommission hat uns bereits signalisiert, dass der **Ausbau des ÖPNV im Rahmen des Klimasozialplans** von ihr ausdrücklich begrüßt wird. Hier sollten insbesondere Projekte gefördert werden, die die „Mobilitätsarmut“ in einkommensschwachen Haushalten reduzieren, was insbesondere in ländlichen Regionen, bei der Anbindung von Wohnvierteln, im Pendlerverkehr zwischen den Städten (als Arbeitsort) und dem ländlichen Umland (als kostengünstiger Wohnort) von Bedeutung ist. In ehemaligen Förderinitiativen wie den „Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV“, „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ oder „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ wurden bereits Kriterien für die Allokation von Fördermitteln in ländliche Räume definiert. An diese Förderinitiativen sollte im deutschen Klimasozialplan angeknüpft werden.

Erwähnen möchten wir an dieser Stelle auch, dass die **Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie Antriebe** noch längst nicht abgeschlossen ist, die durch die Clean Vehicles Directive vorgeschrieben ist. Aktuelle Berechnungen gehen davon aus, dass die vollständige Umstellung der ÖPNV-Fahrzeugflotten auf Elektromobilität bis 2035 einen Investitionsbedarf im zweistelligen Milliardenbereich zur Folge hat. Grund hierfür 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. Erschwerend kommt dazu, dass verschiedene Bundesförderprogramme im „Klima- und Transformationsfonds“ (KTF) für Busse und Bahnen ausgelaufen sind. Das betrifft unter anderem die „Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“. Mit emissionsfreien bzw. -armen Busangeboten wird jedoch – ganz im Sinne des Klima-Sozialfonds – eine bezahlbare Mobilität sichergestellt, von denen insbesondere einkommensschwache Haushalte profitieren dürften. Falls es zu keiner Anschlussförderung für die Umstellung kommt, könnte dies dazu führen, dass ÖPNV-Angebote in Ballungsräumen und im ländlichen Raum reduziert werden müssten und sich damit Mobilitätsangebote insbesondere auch für sozial schwächere Gesellschaftsschichten verschlechtern.

Sehr  dies sind nur einige wenige beispielhafte Punkte, die die Bundesregierung aus dem Bereich ÖPNV in ihren Klimasozialplan für Deutschland aufnehmen könnte. Gerne übersenden wir Ihnen bei Bedarf auch umfangreiche Papiere und möchten hier nochmals auf die o. g. Empfehlungen der von der EU-Kommission eingesetzten „Expert Group for Urban Mobility (EGUM)“ zur inhaltlichen Ausgestaltung von Klimasozialplänen verweisen.

Selbstverständlich stehen wir Ihnen und Ihrem Team auch gerne und jederzeit für ein persönliches Gespräch zur Verfügung.

