



Grafik: Elisabeth Deim

Zukunftsgerichtet investieren: Daseinsvorsorge durch nachhaltige Verkehrsinfrastruktur

Forderungspapier



Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende wird gefördert von der Stiftung Mercator.

STIFTUNG
MERCATOR

Als Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende sehen wir Deutschland aufgrund der notwendigen Transformation im Mobilitätssektor vor großen Herausforderungen. Seit 1990 sind die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor auf einem konstant hohen Niveau. Nicht zuletzt im Bereich der Planung und des Baus von Verkehrsinfrastruktur ist ein langfristiger Ansatz wichtig und ein Umsteuern notwendig, um die Herausforderungen zu adressieren und die Klimaneutralität, wie von der Bundesregierung beschlossen, bis 2045 zu erreichen.

Zuverlässige Mobilität und damit die Erreichbarkeit von wichtigen Orten sind elementarer Bestandteil der Daseinsvorsorge. Barrierefreie öffentliche Mobilitätsangebote, mehr Personal sowie sichere und gut ausgebaute Fuß- und Radwege sind Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, sei es zur Erreichung des Arbeitsortes, von kulturellen und sozialen Einrichtungen, von Bildungsorten wie Kindertagesstätten und Schulen oder der alltäglichen, auch ärztlichen, Versorgung. Dazu braucht es eine verlässliche und funktionierende Infrastruktur, insbesondere auch im ländlichen Raum.

Derzeit schränken marode Brücken, Schienen und Straßen die Mobilität vieler Menschen ein und sind auch für den Wirtschaftsverkehr ein Hemmschuh. Die damit verbundenen Verzögerungen, Umwege und Unzuverlässigkeit sind ein bedeutender Zeit- und Kostenfaktor.

Der Nachhol- und Ersatzbedarf allein in der Infrastruktur des ÖPNV beläuft sich auf rund 64 Milliarden Euro bis 2030. Zusätzlich beträgt der Investitionsbedarf für den notwendigen Ausbau im selben Zeitraum jährlich 4,5 Milliarden Euro.¹ Laut einer kürzlich veröffentlichten Studie des österreichischen Umweltbundesamtes, in der auch die Entwicklung in Deutschland untersucht wurde, wird es zu sehr großen Kostensteigerungen für die Projekte der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) 2030 beim Erhalt, Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen kommen.² Nach der aktuell erschienenen Berechnung von Transport & Environment (T&E) sind durch die aktualisierten Kosten zwei Drittel der Straßenprojekte aus dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan unwirtschaftlich. Ein weiteres Fortschreiben der Bundesverkehrswegeplanung mit immer neuen Autobahnen und Bundesstraßen ist auch aus fiskalpolitischer Perspektive weder möglich noch nachhaltig.

In begründeten Ausnahmefällen kann Straßenneubau in begrenztem Maße noch erforderlich sein, insbesondere um Investitionsentscheidungen von Unternehmen und damit auch Arbeitsplätze nicht zu gefährden. Tri- oder wenigstens bimodale Verkehrsanbindung von Betriebs- und Gewerbeflächen sollten für eine nachhaltige (An-)Siedlungspolitik zukünftig verpflichtend sein, sodass u.a. Rohstoffe und Massengüter effizient und umweltverträglich an bzw. abgefahren werden können. Aber nicht nur existierende Industriestandorte sind aktuell bei den letzten Kilometern von der Schiene zum Werk auf die Straße angewiesen, sondern auch Versorgungszentren wie Krankenhäuser etc. Umso dringlicher ist der Aufbau von Bau- und Planungskapazitäten, insbesondere für die intermodale Verknüpfung der Infrastrukturen. Dabei ist zu beachten, dass sich die Bundesregierung einen Flächenverbrauch von Netto Null

¹ <https://www.vdv.de/jetzt-mehr-bewegen-modernisierung-und-ausbau.aspx>

² UBA Österreich – ZUKUNFTSFESTE VERKEHRINFRASTRUKTURPLANUNG S. 57

für Siedlungs- und Verkehrsfläche als Ziel gesetzt hat (keine Versiegelung neuer Flächen ohne Ausgleich für die Natur an anderer Stelle).³

Aktuell wird eine Lücke im zweistelligen Milliardenbereich prognostiziert, die dem Bundeshaushalt 2025 fehlen wird.⁴ Es ist davon auszugehen, dass es dadurch zu vehementen Diskussionen über Verteilungsfragen und Kürzungen kommt.

Das Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende fordert, Haushaltsmittel nicht im Bereich des Klimaschutzes oder der Daseinsvorsorge zu kürzen. Das betrifft insbesondere Sozialleistungen, den öffentlichen Verkehr und das Schienennetz. Vielmehr sollten zukunftsgerichtete Maßnahmen mit klimapolitischer und sozialer Steuerungswirkung in den Fokus rücken. Investitionsmittel werden für den Erhalt der Infrastruktur sowie im barrierefreien und naturverträglichen Ausbau der Schiene, des Rad- und Fußverkehrs und im ÖPNV dringend gebraucht und dürfen nicht weiter in den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen fließen.

Als Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende sehen wir dringenden Handlungsbedarf:

1. Marode Verkehrswege und Brücken gefährden die Mobilität

Schon heute sehen wir einen enormen Erhaltungsrückstand bei Autobahnen, Bundesstraßen und im Bundesschienennetz, insbesondere bei Ingenieurbauwerken wie Brücken und Tunneln. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hatte bereits Anfang 2023 über 4.000 Autobahnbrücken als dringend sanierungsbedürftig eingestuft. Die hierfür selbst gesteckten Sanierungsziele werden voraussichtlich verfehlt.⁵ Um das aktuelle Fernstraßennetz abzusichern, müssen diese Sanierungen priorisiert und mit den notwendigen Ressourcen ausgestattet werden. Den Erhalt vor Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen zu priorisieren, sichert die Leistungsfähigkeit des bestehenden Fernstraßennetzes. Durch den Erhalt bestehender Brücken, Schienen und Straßen wird die Mobilität von Menschen und Gütern gewährleistet. Der Bundesrechnungshof warnt in einem aktuellen Gutachten vor einem fortschreitenden Verfall der Autobahnbrücken und vor weiteren Brückensperrungen.⁶

Umleitungen, wie beispielsweise durch Lüdenscheid aufgrund der in der Zwischenzeit gesprengten Talbrücke Rahmede, belasten die dort lebenden Menschen, kosten Zeit und – insbesondere beim Güterverkehr – auch Geld. Solche dauerhaften und ungeplanten Sperrungen sollten aus sozialen, ökologischen und ökonomischen Gründen vermieden werden.

³ <https://www.bmu.de/themen/nachhaltigkeit/strategie-und-umsetzung/reduzierung-des-flaechenverbrauchs>

⁴ <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/haushalt-2025-100.html#:~:text=Verhandlungen%20starten%20mit%20Haushaltsloch&text=Die%20L%C3%BCcke%20im%20Haushaltsplan%202025,im%20Bundeshaushalt%20gro%C3%9Fartig%20ergeben%20werden.>

⁵ https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/br%C3%BCckenmodernisierungsprogramm-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=4

⁶ https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/br%C3%BCckenmodernisierungsprogramm-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Das Bündnis fordert Priorität für den Erhalt und die Instandsetzung des bestehenden Netzes des ÖPNV, der Schienenwege, aller sanierungsbedürftigen Brücken und Tunnel sowie von Autobahnen, Bundes- und Bundeswasserstraßen. Der Neu- und Ausbau des Schienennetzes und die barrierefreie Gestaltung der Bahnhöfe im Nah- und Fernverkehr müssen konsequent höher priorisiert werden als der Fernstraßenneu- und -ausbau.

2. Potenziale nutzen und Schienennetz ausbauen

Insbesondere die Bahninfrastruktur wurde in den letzten Jahrzehnten stark vernachlässigt. Seit 1994 wurden mehr als 5.000 Kilometer Schienenstrecken stillgelegt. Das entspricht einer Netzschumpfung von beinahe 12 Prozent – bei gleichzeitiger Zunahme der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr um über 30 Prozent, im Schienengüterverkehr sogar um fast 50 Prozent.⁷

Dabei sind gerade Investitionen in gleichwertige Lebensverhältnisse ein wichtiges politisches Ziel und eine bessere Anbindung an den Schienenverkehr auch im ländlichen Raum unverzichtbar. Laut einer Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) würde die Reaktivierung von Bahnstrecken bis zu drei Millionen Menschen mit den nächstgelegenen regionalen Zentren verbinden.⁸ Das schafft Zugang zu Gesundheitseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätzen für alle Menschen und stärkt ganze Regionen als attraktive Wirtschaftsstandorte.

Ein gut gewartetes und ausreichend dimensioniertes Schienennetz ist eine Grundvoraussetzung für einen funktionierenden und attraktiven öffentlichen Nah- und Fernverkehr sowie funktionierende Lieferketten. Gerade in Zeiten der dringend notwendigen Generalsanierung im Schienennetz muss der Bund zusätzliche Mittel für Kapazitätserweiterungen durch Ausweichstrecken, Reaktivierungen und Elektrifizierung bereitstellen.

Es braucht ein langfristig resilientes Schienennetz, das auch bei Sperrungen ausreichend gute Umfahrungsmöglichkeiten bietet. Dafür bedarf es neben einer zügigen und umfassenden Sanierung mehr Bundesmittel für einen naturverträglichen Ausbau der Schiene.

3. Zuverlässige Angebote für Arbeitswege

Unter den unzureichenden Investitionen der letzten Jahrzehnte leidet die Attraktivität des ÖPNV: Unpünktlichkeit, fehlende Barrierefreiheit und überfüllte Busse und Bahnen zu Stoßzeiten sind an der Tagesordnung. Außerdem fehlen Verkehrsangebote in der Fläche. Viele

⁷ 230609_Streckenlaenge-Verkehrsleistung-Vergleich_web.png (1601x901) (allianz-pro-schiene.de)

⁸ https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2022/bbsr-online-27-2022-dl.pdf;jsessionid=3AC670B4CD968E20551D7D92B0A79334.live21321?__blob=publicationFile&v=4 ^{5, 6}

Arbeitnehmer:innen sind insbesondere im ländlichen Raum auf den privaten Pkw angewiesen. Im Jahr 2020 nutzten 68 Prozent der Erwerbstätigen für den Arbeitsweg das Auto.⁹

Zudem fehlt es gerade im ländlichen Raum an öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Autos, insbesondere an Versorgungszentren und an Knotenpunkten, wo Pendler:innen auf den öffentlichen Linienverkehr umsteigen.

Erst nach notwendigen Investitionen in die Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit und Attraktivität der Angebote ist eine echte Wahlfreiheit zwischen den Verkehrsmitteln vorhanden. Neben dem Ausbau der Schiene sind auch kurz- und mittelfristige Maßnahmen wie eine bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsarten, höhere Taktangebote bei Bus- und Bahn oder tarifgebundene On-Demand-Verkehre erforderlich.

4. Finanzielle Entlastung der Gesellschaft durch gezielte Investitionen

Unfälle, Luftverschmutzung, Lärmbelästigung: Gesellschaftliche Kosten sowie Kosten von Klimaschäden und Klimaanpassung werden von der Allgemeinheit getragen. Der Pkw- und Lkw-Verkehr verursacht einen Großteil dieser Kosten, die nur zum Teil durch Steuern und Abgaben gedeckt werden. Obwohl sie überdurchschnittlich von Gut- und Besserverdienenden verursacht werden, leiden ärmere Menschen häufiger unter den Folgen. Denn es sind ihre Wohnquartiere, die an stark befahrenen Straßen liegen. Umso unverständlicher sind die riesigen Finanzierungslücken im gesamten Bus- und Bahnverkehr. Die gilt es zu schließen, wenn die von der Bundesregierung gesteckten Ziele, den ÖPNV deutlich attraktiver zu machen und so die Nutzer:innenzahlen zu steigern sowie die Personenverkehrsleistung auf der Schiene zu verdoppeln, erreicht werden sollen.

Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs, das Schienennetz und den Ausbau von Rad- und Fußwegen entlasten nicht nur die Menschen, die am meisten unter den Emissionen und der Belastung durch den Klimawandel leiden, sondern auch die Gesamtgesellschaft, unter anderem durch die finanzielle Entlastung des Gesundheitssystems.

Für eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität braucht es Ehrlichkeit in der Debatte und Gerechtigkeit bei der Verteilung der öffentlichen Mittel. Die indirekten Auswirkungen des Verkehrs müssen einen Preis bekommen, und klimaschädliche Subventionen sozial verträglich abgebaut werden. Es ist eine Umverteilung von Mittel notwendig: von klimaschädlicher hin zu klimafreundlicher Infrastruktur. Zusätzlich sind Steuergelder erforderlich. Dabei sind ebenso der Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur wie der naturverträgliche Ausbau von ÖPNV und Schiene zu priorisieren.

⁹https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/09/PD21_N054_13.html

Lösung: Die sozial-ökologische Transformation der Verkehrsinfrastruktur muss politisch priorisiert werden.

Klimaziele einhalten und Lebensgrundlagen sichern: Unter den Vorzeichen des Bundeshaushalts und der zur Verfügung stehenden Mittel muss der Fokus auf energieeffiziente Maßnahmen im Verkehrsbereich gesetzt und die Mobilitätswende sozial gerecht gestaltet werden.

Mit 830.000 Kilometern hat Deutschland bereits eines der dichtesten Straßenverkehrsnetze Europas. Und schon jetzt steht der Bundeshaushalt durch den massiven Investitionsbedarf für den Erhalt bzw. die Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur unter Druck. Trotzdem wird weiterhin der Neu- und Ausbau tausender Kilometer Autobahnen und Bundesstraßen geplant.

Um Mobilität zu gewährleisten und Rückstände aufzuholen, muss der Fokus klar auf dem Erhalt bestehender Straßen, Schienen und Brücken liegen. Bei der Schiene muss neben der Sanierung des bestehenden Netzes auch der Rückstand beim naturverträglichen Ausbau auskömmlich finanziert werden. Zudem gilt es, die Elektrifizierung auf der Schiene voranzutreiben und mehr batterieelektrische Straßenfahrzeuge in den Verkehr zu bringen. Der weiterhin zu zögerliche Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur (auch im ländlichen Raum) verunsichert die Verbraucher:innen und gefährdet dadurch den für das Erreichen der Klimaziele notwendigen Hochlauf der E-Mobilität. Dazu gehört auch die vorübergehende Unterstützung von Logistikunternehmen bei der Umstellung auf Elektro-LKW. Es braucht neben der Reduzierung des Verkehrs insgesamt und der Verlagerung auf die Schiene auch dringend Investitionen in die Ladeinfrastruktur für den Straßengüterverkehr – vor allem an Umschlagbahnhöfen für den kombinierten Verkehr von Straße und Schiene.

Dafür ist ein Paradigmenwechsel notwendig: hin zu einer bedarfsgerechten Planung von Verkehrsinfrastruktur, also zielorientierte Infrastrukturmaßnahmen zur Verlagerung auf Schiene, Bus und aktive Mobilität, und weg von der Pfadabhängigkeit und dem weiteren Ausbau des Straßennetzes. Ein reiner Technologiewechsel bei den Antrieben wird nicht reichen, um die Klimaziele einzuhalten. Stattdessen muss sich die Planung an den Bedürfnissen der Menschen orientieren und integriert zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, insbesondere denen des Umweltverbundes, gedacht werden.

Daseinsvorsorge und gesellschaftliche Teilhabe sicherstellen: Bereits jetzt herrscht eine große Kluft zwischen den Angeboten in der Stadt und auf dem Land. Die Erreichbarkeit von Versorgungszentren muss vor allem im ländlichen Bereich verbessert werden. Die Kommunen sind für einen großen Teil der öffentlichen Infrastrukturinvestitionen verantwortlich und müssen deshalb auch finanziell stärker durch Bund und Länder unterstützt werden.

Eine grundsätzliche Abkehr vom Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen würde die dringend notwendigen finanziellen Ressourcen für den Erhalt des aktuellen Straßennetzes und für Investitionen in die Schieneninfrastruktur und den Umweltverbund freisetzen. Nachhaltige

Mobilitätsangebote können von allen Menschen genutzt werden, bieten eine echte Wahlmöglichkeit zwischen den Verkehrsmitteln, sind aktiver Klimaschutz und sichern Arbeitsplätze in zukunftsfähigen Industriezweigen.

Wir begrüßen die Diskussion über einen Infrastrukturfonds und schlagen einen verkehrsträgerübergreifenden, überjährigen Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild mit klar geregelten Finanzierungssäulen für die Bahn, den ÖPNV, den Fuß- und Radverkehr sowie Förderprogramme zur Ladeinfrastruktur vor, der aus öffentlichen Mitteln gespeist wird. Ohne eine Neuausrichtung der Infrastrukturfinanzierung lassen sich bis zum Jahr 2030 weder die von der Bundesregierung angestrebten 25 Prozent Marktanteil der Schiene am Gesamtgüterverkehr noch die Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr und im Radverkehr erreichen. Das setzt eine sichere Finanzierungsgrundlage voraus. **Für die Mobilitätswende brauchen wir dringend höhere, verlässliche und planungssichere Finanzmittel, um die Infrastruktur der zukunftsfähigen Mobilität zu bauen und zu erhalten.**