



Verkehrspolitische Ausblick der AG Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion

„Mehr Tempo für die Verkehrswende“

Berlin, den 20. Februar 2024

Die Regierungskoalition hat in den vergangenen zwei Jahren viele wichtige und nachhaltige verkehrspolitische Impulse gesetzt und damit die Verkehrswende vorangebracht. Das ist uns trotz zahlreicher Krisen und haushaltspolitischer Herausforderungen gelungen. Gleichzeitig fühlen wir uns als Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten auch der Kunst des Möglichen verschrieben. Angesichts der vielen Krisen und Herausforderungen ist es notwendiger denn je sich realistische Ziele zu setzen, um konkrete Entlastungen für diejenigen zu schaffen, die besonders von Krisen betroffen sind.

Im Bundeshaushalt 2024 wurden aufgrund des Verfassungsgerichtsurteils und der Schuldenbremse nun drastische Kürzungen im Bereich Mobilität vorgenommen. Gerade innovative Zukunftstechnologien und die Modernisierung unserer Verkehrsinfrastruktur sind hiervon betroffen. Einige Vorhaben, wie die Förderung strombasierter Kraftstoffe im Luftverkehr, alternativer Antriebe bei der Bahn, die Anschaffung elektromobiler Nutzfahrzeuge oder der Bodenstrom bei Flughäfen entfallen sogar ganz. Daher ist es zwingend erforderlich, dass wir Prioritäten neu ordnen und weiterhin an den richtigen Stellen investieren damit Deutschland als moderner Industriestandort und attraktiver Lebensort und Arbeitsplatz nicht abgehängt wird.

In diesem Sinne wollen wir, die Verkehrspolitikerinnen und -politiker der SPD-Bundestagsfraktion, folgende Schwerpunkte in diesem Jahr 2024 setzen:

Eine moderne Schienenpolitik für eine echte Verkehrswende

In den kommenden Jahren wird die Mobilität sowohl von Personen als auch von Gütern kontinuierlich anwachsen. Eine echte Verkehrswende ist nicht möglich, wenn kein größerer Teil des wachsenden Verkehrs als bislang von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße verlagert wird. Das Ziel, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr zu verdoppeln, ist sehr ambitioniert und kann bei einer einfachen Fortschreibung der bisherigen Maßnahmen nicht erreicht werden. Wir halten es daher für notwendig, die Akzeptanz für den Schienenverkehr zu steigern und die Transparenz und Einbindung bei Entscheidungen zu erhöhen. Dafür sind auch die Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene eine gute Basis für die weitere Arbeit.

- Die neu gestartete gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte InfraGO muss messbare Erfolge zeigen. Dafür muss der geplante Infraplan unmittelbarer parlamentarischer Kontrolle unterliegen und die Kennzahlen müssen kontrollier- und messbar sein. Der Bund muss seine Aufgabe als Eigentümer der Bahn selbstbewusster wahrnehmen. Im geplanten Moderne-Schiene-Gesetz müssen zudem weitere Grundlagen für beschleunigte Infrastrukturmaßnahmen zum Beispiel bei der Elektrifizierung gelegt werden.
- Die Ziele eines Deutschlandtaktes müssen wir weiterverfolgen: Die Schweiz zeigt, wie mit einer integrierten Bahngesellschaft eine landesweite Vernetzung auf höchstem



Niveau erfolgreich gelingen kann. Unser Deutschlandtakt muss weniger versprechen, dafür mehr einhalten. Der Fokus in den kommenden Jahren muss auf einer Instandsetzung und Modernisierung der bestehenden Infrastruktur liegen. Das Ziel ist dabei mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Angebot, eine Verbesserung des Regionalverkehrs in Ballungsräumen und der Fläche, sowie mehr Kapazitäten für den Güterverkehr, die aber nicht zu Lasten des Personenverkehrs gehen dürfen. Dafür werden wir trotz angespannter Haushaltslage die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung stellen. Für einen besseren Zugang zum Schienenpersonenverkehr ist es außerdem notwendig, Bahnhöfe, Bahnsteige und Personenzüge barrierefrei auszugestalten. Damit kommen wir unserer Verpflichtung aus der UN-Behindertenrechtskonvention nach. Dafür werden wir uns im Rahmen der verfügbaren Mittel einsetzen.

- Den Verkauf von DB Schenker sehen wir sehr kritisch, nicht nur, weil es eine wesentliche Gewinnsparte des Unternehmens ist, sondern weil der Zugang zu Handelslogistik aus geopolitischen Gründen einen wichtigen Wettbewerbsvorteil für ein Exportland wie Deutschland darstellt. Ob eine erfolgreiche Weiterentwicklung von DB Schenker im Bahn Konzern möglich ist, muss gründlich abgewogen werden. Sollte ein Verkauf in der Gesamtabwägung dennoch in Betracht gezogen werden, sind höchste Standards an den potentiellen Käufer anzulegen, vor allem mit Blick auf Arbeitsbedingungen und Integrität. Die bestehenden Tarifpartnerschaften dürfen nicht aufgeweicht werden.

Dauerhafter Erfolg für das Deutschlandticket

Das Deutschlandticket ist eine Revolution des Nahverkehrs. In den vergangenen Monaten wurden zahlreiche Fahrten, die sonst mit dem Auto zurückgelegt worden wären, mit dem ÖPNV absolviert. Nicht nur Pendlerinnen und Pendler profitieren von dem neuen Angebot, sehr viele Menschen haben nun besseren Zugang zu Alltagsmobilität. Das Deutschlandticket muss gestärkt werden. Bund und Länder stehen gemeinsam in der finanziellen Verantwortung:

- Die Finanzierungsdebatte über das Deutschlandticket muss beendet werden. Bund und Länder müssen über 2025 hinaus die Absicherung des Tickets gewährleisten und die überjährige Verwendung von Mitteln ermöglichen. Dafür braucht es auf Bundesebene eine entsprechende Anpassung des Regionalisierungsgesetzes.
- Die Länder müssen alles in ihrer Verantwortung liegende unternehmen, um die Strukturen des ÖPNV effizienter und damit kostensparender zu organisieren. Dazu gehört auch, auf die Zusammenlegung von Verbünden und den Abbau von unnötigen Doppelstrukturen hinzuwirken, sowie die Digitalisierung und Intermodalität voranzutreiben.
- Es muss weiterhin ein Deutschlandticket zum Preis von 49 Euro pro Monat geben. Darüber hinaus muss auch länderübergreifend die Vereinheitlichung von Sozialtickets und weiteren Zusatzangeboten für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Seniorinnen und Senioren, Ehrenamtlerinnen und Ehrenamtler, Nutzende bestehender Sozialtarife und für die Mitnahme von Kindern geschaffen werden.



Eine starke Infrastruktur braucht Prioritäten

Eine moderne, barrierefreie und nachhaltige Infrastruktur ist für die Bürgerinnen und Bürger dieses Landes und auch für die Wirtschaft von zentraler Bedeutung.

2023 haben wir ein umfangreiches Gesetzespaket zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Bundestag verabschiedet. Dennoch ist es völlig klar, dass nicht mehr alle Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) bis zur Erstellung eines neuen Bundesmobilitätsplans beendet werden können. Im vergangenen Jahr haben wir bereits umfangreiche Vorschläge erarbeitet, wie eine ehrliche Priorisierung erfolgen kann. Nicht sinnvoll ist es jedes Verkehrsprojekt des Bundesverkehrswegeplans 2030 noch einmal einzeln unter die Lupe zu nehmen. Abgesehen davon, dass ein solches Vorgehen zeitlich in dieser Legislatur kaum umsetzbar ist und die personellen Ressourcen dafür nicht zur Verfügung stehen bzw. unnötig mit Blick auf Zukunftsaufgaben gebunden würden, würde ein solches Vorgehen zu einer Ausbremsung der Mobilität in Deutschland führen und auch politisch in der Regierungskoalition nicht weiterführen. Ein Planungs- und Baustopp bis zur Klärung jedes einzelnen Projektes würde zudem massive Auswirkungen auf die Bauwirtschaft zur Folge haben.

Es ist sinnvoll, im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung Prioritäten beim Umgang mit den weiteren Projekten des BVWP zu setzen. Der Handlungsbedarf ergibt sich hier aktuell besonders bei den Straßenbauprojekten. Wir schlagen vor, Projekte, deren verkehrliche Bedeutung und deren Planungsstand gering ist, von der weiteren Umsetzung bis zur Erstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans auszunehmen. Weiter verfolgt werden sollen daher zunächst nur Projekte, die

- a) sich schon in der Vorplanung befinden bzw. bei denen diese abgeschlossen ist oder
- b) einen NKV von über 2,0 aufweisen oder
- c) eine hohe raumordnerische Bedeutung laut BVWP haben.

Projekte, die nicht weiterverfolgt worden sind, können für den neuen Mobilitätsplan erneut angemeldet und geprüft werden. Der künftige BVWP muss viel stärker ein Bundesmobilitätsplan 2040 sein, der noch umfangreicher Belange des Klimaschutzes und der gesamtverkehrlichen Wirkung aller Verkehrsträger – vor allem der Straße, der Schiene und der Wasserstraße - berücksichtigt. Ein transparentes und nachvollziehbares Verfahren ist hier entscheidend. Zudem ist zu überlegen, ob Projekte mit rein regionaler Bedeutung künftig anders als über die Bedarfspläne realisiert werden können.

Gleichzeitig ist die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse von Stadt und Land sicherzustellen. Mehr als 50% der Menschen in unserem Land leben im ländlichen Raum. Während es in den Städten in der Regel einen gut ausgebauten ÖPNV, Radwege und oftmals auch zahlreiche Mietangebote für E-Mobilität gibt, ist dies auf dem Land selten der Fall. Aufgrund des fehlenden Angebots sind dort die allermeisten Menschen, v.a. Pendlerinnen und Pendlern, weiterhin auf das Auto angewiesen. Auch auf lange Sicht wird die Straße dort der Hauptverkehrsträger sein. Dementsprechend ist im ländlichen Raum neben dem Ausbau des ÖPNV und der weiteren Sanierung von Straßen und Brücken auch der Aus- und Neubau von Straßen einzuplanen.

Bei einer künftigen verkehrsträgerübergreifenden Bundesnetzplanung muss die oft schlechtere Anbindung des ländlichen Raumes an die Schiene Berücksichtigung finden. Gerade hier werden die Menschen auch weiterhin auf den Straßenverkehr angewiesen sein.



Auch bei Straßenbauprojekten muss Barrierefreiheit mitgedacht werden. Insbesondere barrierefreie Fußverkehrswege sollen bei neuen Projekten umgesetzt werden. Außerdem ist zu garantieren, dass an Haltestellen ein barrierefreier Zugang zu Verkehrsmitteln möglich ist.

Verkehrspolitik in Zeiten der Krise - nachhaltig, gerecht und klimafreundlich

Der Verkehr ist für etwa ein Fünftel des jährlichen CO₂-Ausstoßes in Deutschland verantwortlich. Deshalb bedarf es hier besonderer Anstrengungen.

- Die Dienstwagenwagenbesteuerung muss reformiert werden: Wir fordern die Einführung einer CO₂-Komponente zur Ergänzung zum Ein-Prozent-Bruttolistenpreis-Ansatz. Eine solche Reform fördert die Umstellung der gewerblichen Flotten auf klimafreundliche Antriebe und stärkt den Gebrauchtwagenmarkt. So tragen die Unternehmen nachhaltig zur Antriebswende bei.
- Die Antriebswende muss vor allem auch im Straßengüterverkehr gelingen. Dafür braucht es eine gut ausgebaute moderne Infrastruktur. Wir setzen uns für eine beschleunigte Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur II ein. Besonders dringend müssen wir ein deutschlandweites initiales und praktikables Ladenetz für E-Lkw schaffen, geeignete Anreize zum Flottenwechsel und weiter verbesserte Rahmenbedingungen für Unternehmen und ihre Mitarbeitenden, um im europäischen Wettbewerb bestehen zu können. Ein einheitliches Tempolimit auf Autobahnen ist ein wirksames Mittel, um CO₂-Emissionen zu reduzieren und die Zahl Unfälle mit Todesfolge und Schwerverletzten Verletzungen zu verringern. Wir fordern die FDP auf, ihre Positionierung zu dieser Maßnahme zu überdenken.
- Mit dem Bundesrat muss schnellstmöglich eine Lösung gefunden werden, die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes und anschließend der Straßenverkehrsordnung zu verabschieden. Parteipolitische Taktik darf der dringend notwendigen Modernisierung des Straßenverkehrsrechts nicht im Weg stehen, von der vor allem ungeschützte Verkehrsteilnehmende profitieren werden, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Zudem fordern wir das BMDV auf schnellstmöglich die im Koalitionsvertrag vereinbarte nationale Fußverkehrsstrategie vorzulegen, da der Fußverkehr das umweltweltfreundlichste Verkehrsmittel ist.
- Die Festlegung des Koalitionsvertrages, Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer für die Förderung von Produktion und Einsatz von CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung im Luftverkehr einzusetzen, muss dringend umgesetzt werden. Für den erforderlichen Markthochlauf sind diese langfristigen Mittelzusagen und die daraus resultierende Investitionssicherheit unverzichtbar. Eine steuerliche Einbeziehung von kommerziellen Flügen mit Privatjets sollte im Sinne einer sozial ausgeglichen Klima- und Verkehrspolitik geprüft werden.
- Die Häfen haben eine herausragende Bedeutung für die Verkehrswende und die Volkswirtschaft. Gut ausgebaute Häfen bringen als nachhaltige Knotenpunkte die Energiewende und den intermodalen Verkehr voran. Die Nationale Hafenstrategie muss diesen Anforderungen gerecht werden und zeitnah umgesetzt werden.