V-60 Nachhaltige Mobilität stärken – Zersiedelung vermeiden – Pendlerpauschale ersetzen

Antragsteller*in: Lars Boettger (KV Hamburg-Altona)
Tagesordnungspunkt: V Verschiedenes

## Antragstext

Eine sozial gerechte und klimafreundliche Verkehrswende ist insgesamt nur mit einer konsequenten Verknüpfung von Infrastrukturausbau, einem verlässlichen Mobilitätsangebot, sozial gerechter Förderung und Steuerungsinstrumenten gegen Zersiedelung zu erreichen.
Die Pendlerpauschale steht dem entgegen und setzt den Anreiz, möglichst preisgünstig zu wohnen und dabei einiges an Entfernung in Kauf zu nehmen - oft allein mit dem eigenen Auto zurückgelegt. Diese Entwicklung steht im Widerspruch zur Reduzierung des Flächenverbrauchs und der Umweltbelastungen. Wohngebiete müssen daher dichter bebaut und an verlässliche Bahn- und Busverbindungen gebunden werden.

Statt das Pendeln mit dem Auto zu subventionieren, wollen wir bessere Takte bei Bus- und Bahn und den Ausbau der Schieneninfrastruktur beschleunigen. Eine Mobilitätsgarantie muss eine flächendeckende, nachhaltige Nahmobilität sicherstellen, um den Zwang zum Autofahren auf die Wege zu reduzieren, für die der öffentliche Verkehr nicht sinnvoll ist. Das 2022 eingeführte Deutschlandticket hat gezeigt, dass Pendler*innen weniger Strecke mit dem Auto gefahren sind und näher liegende Haltestellen aufgesucht haben, falls Sie Park & Ride genutzt haben. Mit einem beitragsfinanzierten ÖPNV könnte diese Entwicklung noch weiter gefördert werden.

Es gibt weder ökologisch noch sozialpolitisch einen belastbaren Grund, speziell das Pendeln insbesondere noch mit dem Kfz. zu subventionieren. Pendeln ist insgesamt sogar kontraproduktiv, denn kurze Wege schaffen eine gesündere Gesellschaft und bessere Möglichkeiten der sozialen und kulturellen Teilhabe.
Mit der aktuellen Pendlerpauschale werden die falschen Anreize gesetzt und Zersiedelung gefördert. Es entstand vermeintlich günstiger Wohnraum im Grünen für diejenigen, die es sich leisten konnten; allerdings an oft unerschlossenen Orten. Das führt zur Belastung derjenigen, die an Hauptverkehrsstraßen wohnen müssen und beschleunigt in Städten und Dörfern den „Donut-Effekt“: Die Ränder entwickeln sich, die Mitte verödet.

Wir sehen Mobilität als Daseinsvorsorge und als Grundlage für den familiären und gesellschaftlichen Austausch. Ideal ist dazu die Stadt der kurzen Wege. Beim Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ sollen alle üblichen Aktivitäten außerhalb der Arbeit zu Fuß, mit dem Rad, dem Bus oder der Bahn in kurzer Zeit (5-15min) erreichbar sein. Aber auch diejenigen, die sich für ein Leben auf dem Land weit vom Arbeitsplatz entscheiden, brauchen ein attraktives Mobilitätsangebot, das dem Klima nicht schadet.

Die aktuellen Fördermittel und Rahmenbedingungen sind allerdings ganz offensichtlich nicht ausreichend, um Zersiedelung entgegenzuwirken und Mobilitätsgarantien umzusetzen. Daher fordert die Bundesdelegiertenkonferenz der Grünen Bund und Länder auf, umzusteuern:

1. Mobilitätsgarantie umsetzen
Kommunen, die verbindliche Mobilitätsgarantien einführen und Maßnahmen zur Begrenzung der Zersiedelung ergreifen, sollen stärker finanziell gezielt gefördert werden. Eine Mobilitätsgarantie soll sicherstellen, dass alle Einwohnerinnen und Einwohner jederzeit Zugang zu zuverlässigem, bezahlbarem und klimafreundlichem ÖPNV (Bus und Bahn) haben, um Mobilitätsarmut zu verhindern und den Umstieg vom Auto zu erleichtern.
Die Förderung durch Bund und Länder soll sich an klar messbaren Qualitätsstandards für Mobilitätsgarantien orientieren. Diese sind mindestens Zuverlässigkeit, Taktfrequenz, Anschluss sicherung und Barrierefreiheit.
Kommunen mit verbindlichen Flächenmanagementstrategien zur Zersiedelungsbegrenzung sollen höhere Förderquoten oder zusätzliche finanzielle Boni erhalten. Ebenso sind Pilotprojekte für innovative Konzepte von vernetzter, bahnorientierter Quartiersentwicklung mit intelligentem Flächen- und Verkehrsmanagement und interkommunale Kooperationen bevorzugt zu unterstützen.
Es muss garantiert sein, dass auch im ländlichen Raum ein verlässlicher öffentlicher Taktverkehr angeboten wird, z.B. tagsüber alle 30 Minuten in alle Dörfer ab 1000 Einwohner*innen. Das können bei zunächst geringer Nachfrage auch On-Demand-Dienste sein. Die Schweiz könnte hier Vorbild sein.

2. Schieneninfrastruktur und Bahnhofsumfeld ausbauen
Wir wollen die Instandsetzung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur beschleunigen, insbesondere die Reaktivierung brachliegender Strecken und den Ausbau schienengebundener Mobilitätsachsen als Kern der umweltfreundlichen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Dies stärkt die Attraktivität des Bahnverkehrs und schafft die Grundlage für bahnhofsnahe städtebauliche Verdichtung, als dreifache Innenverdichtung: Dichtere Bebauung, mehr und bessere innerstädtische Grünanlagen und nachhaltige Mobilität.

3. Kurze oder klimaverträgliche Wege ermöglichen
Förderprogramme und rechtliche Rahmenbedingungen sind so gestalten, dass die Siedlungsentwicklung eng an die Verfügbarkeit schienengebundener Verkehrsangebote gebunden ist:
• Urbane Gebiete und verdichtete, nachhaltige Wohngebiete sollen bevorzugt in Bahnhofsnähe entwickelt werden.
• Gleichzeitig sind klare Flächenverbrauchsgrenzen und kommunale Steuerungsinstrumente zur Vermeidung von Zersiedelung zu etablieren.
• Bundesmittel sollen an verbindliche Verdichtungs- und Mobilitätsziele sowie an den Ausbau von Park-and-Ride und multimodaler Infrastruktur geknüpft werden.

4. Finanziell umsteuern
Durch die Pendlerpauschale entgehen dem Bund und den Kommunen jährlich etliche Milliarden €. Allein die geplante Erhöhung auf 38ct. für die ersten 20km sollen fast 5Mrd. an Steuern kosten. Die Länder fordern bereits Kompensation vom Bund. Leicht verständlich ist die Berechnung zudem auch nicht. Diese Mittel wollen wir lieber dazu nutzen, auch den Pendler*innen ein besseres Mobilitätsangebot zu machen und die Steuererklärung in dem Bereich unnötig zu machen:
- Ab 2030 soll die aktuell geltende Pendlerpauschale mit den ergänzenden Pauschalen stufenweise bis spätestens 2035 entfallen. Dadurch wird eine sozialverträgliche Anpassung ermöglicht, die den Menschen genügend Zeit zu Veränderungen bietet. Statt der Pendlerpauschale soll der ÖPNV ausgebaut und finanziell noch attraktiver werden.

- Programmlage von Bündnis90 / DIE GRÜNEN ist die Beitragsfinanzierung des ÖPNV. Sie ist noch niedrigschwelliger, günstiger und einfacher als das Deutschlandticket: Länder, Kommunen und Verbünde werden dabei unterstützt, fahrscheinlosen Nahverkehr anzubieten. 9€ solidarische Beitragsfinanzierung bspw. für alle die Einkommen haben, wäre ein attraktives, günstiges und einfach zu verstehendes Modell.

## Begründung

Dieser Antrag wurde in einem Übergreifenden AK der BAGen Planen Bauen Wohnen und Mobilität & Verkehr entwickelt.

Das Beispiel der 9€ Beitragsfinanzierung von 46 Mio Einkommensteuerpflichtigen ergeben knapp 5 Mrd €. Die Erhöung der Pendlerpauschale ab 2026 sind auch 5 Mrd. macht schon mal 10 Mrd. € für den ÖPNV. Der Rest der Pendlerpauschale müssten nochmal locker 20 Mrd. sein. Da schwanken die Angaben, was da tatsächlich an Steuerlast rauskommt.

Quellen:

- BMZ Positionspapier Nachhaltige Stadtentwicklung
- BMZ Nachhaltige Stadtentwicklung PDF
- BNE Portal Nachhaltige Stadtentwicklung
- Publikationen Bundesregierung
- ZIA Positionspapier Quartiersentwicklung
- Nachhaltige Zukunftsstadt Synthese Paper
- BMZ Publikation 2023
- Städtebauförderung Positionspapier
- Morgenstadt Positionspapier
- Positionspapier Bundestag Kommunen

## weitere Antragsteller*innen

Jörg Heinrich Penner (KV Hamburg-Harburg); Udo Forstmann (KV Dresden); Simone Stolz (KV Lahn-Dill); Frank Steiner (KV Hamburg-Altona); Dörte Feiß (KV Hamburg-Nord); Ulrike Siemens (KV Wolfenbüttel); Laura Malburg (KV Trier-Saarburg); Katja Raiher (KV Lüneburg); Franziska Eichstädt-Bohlig (KV Berlin-Charlottenburg/Wilmersdorf); Cornelia Lüddemann (KV Dessau-Rosslau); Sonia Teimann (KV Rhein-Sieg); Isabell Christin Welle (KV Jena); Anette Vogt (KV Stuttgart); Sabine Kern (KV Havelland); Astrid Tag (KV Berlin-Pankow); Alina Philippi (KV Trier-Saarburg); Leonhard Pröttel (KV Wolfenbüttel); Lennart Quiring (KV Verden); Klemens Griesehop (KV Berlin-Pankow); sowie 71 weitere Antragsteller*innen, die online auf Antragsgrün eingesehen werden können.