

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

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

Tagesordnungspunkt: V Verschiedenes

Antragstext

1 Eine sozial gerechte und klimafreundliche Verkehrswende ist insgesamt nur mit
2 einer konsequenten Verknüpfung von Infrastrukturausbau, einem verlässlichen
3 Mobilitätsangebot, sozial gerechter Förderung und Steuerungsinstrumenten gegen
4 Zersiedelung zu erreichen.

5 Die Pendlerpauschale steht dem entgegen und setzt den Anreiz, möglichst
6 preisgünstig zu wohnen und dabei einiges an Entfernung in Kauf zu nehmen - oft
7 allein mit dem eigenen Auto zurückgelegt. Diese Entwicklung steht im Widerspruch
8 zur Reduzierung des Flächenverbrauchs und der Umweltbelastungen. Wohngebiete
9 müssen daher dichter bebaut und an verlässliche Bahn- und Busverbindungen
10 gebunden werden.

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

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

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

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

41 1. Mobilitätsgarantie umsetzen

42 Kommunen, die verbindliche Mobilitätsgarantien einführen und Maßnahmen zur
43 Begrenzung der Zersiedelung ergreifen, sollen stärker finanziell gezielt
44 gefördert werden. Eine Mobilitätsgarantie soll sicherstellen, dass alle
45 Einwohnerinnen und Einwohner jederzeit Zugang zu zuverlässigem, bezahlbarem und
46 klimafreundlichem ÖPNV (Bus und Bahn) haben, um Mobilitätsarmut zu verhindern
47 und den Umstieg vom Auto zu erleichtern.

48 Die Förderung durch Bund und Länder soll sich an klar messbaren
49 Qualitätsstandards für Mobilitätsgarantien orientieren. Diese sind mindestens
50 Zuverlässigkeit, Taktfrequenz, Anschluss sicherung und Barrierefreiheit.
51 Kommunen mit verbindlichen Flächenmanagementstrategien zur
52 Zersiedelungsbegrenzung sollen höhere Förderquoten oder zusätzliche finanzielle
53 Boni erhalten. Ebenso sind Pilotprojekte für innovative Konzepte von vernetzter,
54 bahnorientierter Quartiersentwicklung mit intelligentem Flächen- und
55 Verkehrsmanagement und interkommunale Kooperationen bevorzugt zu unterstützen.
56 Es muss garantiert sein, dass auch im ländlichen Raum ein verlässlicher
57 öffentlicher Taktverkehr angeboten wird, z.B. tagsüber alle 30 Minuten in alle
58 Dörfer ab 1000 Einwohner*innen. Das können bei zunächst geringer Nachfrage auch
59 On-Demand-Dienste sein. Die Schweiz könnte hier Vorbild sein.

60 2. Schieneninfrastruktur und Bahnhofsumfeld ausbauen

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

68 3. Kurze oder klimaverträgliche Wege ermöglichen

69 Förderprogramme und rechtliche Rahmenbedingungen sind so gestalten, dass die
70 Siedlungsentwicklung eng an die Verfügbarkeit schienengebundener
71 Verkehrsangebote gebunden ist:

- 72 • Urbane Gebiete und verdichtete, nachhaltige Wohngebiete sollen bevorzugt in
73 Bahnhofsnähe entwickelt werden.
- 74 • Gleichzeitig sind klare Flächenverbrauchsgrenzen und kommunale
75 Steuerungsinstrumente zur Vermeidung von Zersiedelung zu etablieren.
- 76 • Bundesmittel sollen an verbindliche Verdichtungs- und Mobilitätsziele sowie an
77 den Ausbau von Park-and-Ride und multimodaler Infrastruktur geknüpft werden.

78 4. Finanziell umsteuern

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

- 90 - Programmlage von Bündnis90 / DIE GRÜNEN ist die Beitragsfinanzierung des ÖPNV.
91 Sie ist noch niedrigschwelliger, günstiger und einfacher als das
92 Deutschlandticket: Länder, Kommunen und Verbünde werden dabei unterstützt,
93 fahrscheinlosen Nahverkehr anzubieten. 9€ solidarische Beitragsfinanzierung
94 bspw. für alle die Einkommen haben, wäre ein attraktives, günstiges und einfach
95 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 Einkommensteuerepflichtigen ergeben knapp 5 Mrd €. Die Erhöhung 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.