

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Lisa Badum, Katrin Uhlig, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Matthias Gastel, Dr. Andrea Lübcke, Michael Kellner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nutzung der Mittel des EU-Klimasozialfonds im Verkehrsbereich

Die derzeit hohen Spritpreise verdeutlichen, dass fossile Mobilität zu erheblichen Kostenbelastungen führen kann. Gerade Menschen mit geringen oder mittleren Einkommen belasten hohe Energiepreise überproportional, wenn bezahlbare Alternativen fehlen. Diese Menschen brauchen aus Sicht der fragstellenden Fraktion eine besondere Unterstützung beim Umstieg auf klimafreundliche Mobilität.

Viele Maßnahmen im Verkehrssektor in Deutschland sind nicht nur klimaschädlich, sondern haben meist auch eine stark regressive Verteilungswirkung: Sie sind so ausgestaltet, dass vor allem Haushalte mit hohen Einkommen von der Unterstützung des Staates profitieren, während Menschen mit geringem Einkommen kaum profitieren oder sogar leer ausgehen. Prominente Beispiele dafür sind milliardenschwere Maßnahmen wie die Dienstwagenbesteuerung, das Dieselpriileg und die Entfernungspauschale (vgl. z. B. www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Verteilungswirkungen-ausgewahlter-klimapolitischer-Massnahmen-im-Bereich-Mobilitaet_Oeko-Institut.pdf, S. 14).

Ein Impuls, an dieser Politik etwas zu verändern, kommt aus der EU: Um vulnerable Gruppen vor steigenden Preisen zu schützen, wurde aus den ETS-Einnahmen ein Klima-Sozialfonds (KSF) eingerichtet (EU 2023/955). Deutschland stehen von 2026 bis 2032 insgesamt 5,3 Mrd. Euro zur Verfügung, um benachteiligte Haushalte und Unternehmen mit gezielten Förderprogrammen und Direktzahlungen bei der Transformation zu unterstützen.

Im Koalitionsvertrag hatte sich die Koalition auch CDU, CSU und SPD darauf verständigt, ein Programm aufzulegen „für Haushalte mit kleinem und mittlerem Einkommen aus Mitteln des EU-Klimasozialfonds, um den Umstieg auf klimafreundliche Mobilität gezielt zu unterstützen“ (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/koalitionsvertrag-2025-2340970). Im Koalitionsausschuss vom 10. Oktober 2025 hat die Koalition nochmals bekräftigt, dass es ein von KSF-Mitteln mitfinanziertes Programm im Bereich Mobilität geben soll.

Um die Mittel aus dem Klima-Sozialfonds abzurufen, war die Bundesregierung aufgefordert, bis zum 30. Juni 2025 einen nationalen Klima-Sozialplan bei der Europäischen Kommission einzureichen. Dieser soll neben einer Definition vulnerabler Gruppen konkrete Maßnahmenvorschläge für deren Entlastung enthalten. Über ein Jahr später hat Deutschland immer noch keinen entsprechenden Entwurf bei der Europäischen Kommission vorgelegt.

Auch im Haushaltsentwurf der Bundesregierung für 2027 ist laut einem Pressebericht kein Programm für die Unterstützung der Mobilität vulnerabler Grup-

pen enthalten, das aus den Mitteln des KSF finanziert werden könnte (<https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/klimasozialfonds-mittel-wuerden-ktf-kaum-helfen>). Demnach fehlten die finanziellen Voraussetzungen für die Einführung eines solchen Programms auch im kommenden Jahr. Die Frage, ob ab dem Haushalt 2028 ein zusätzliches Programm aus Mitteln des KSF für diese Gruppe im Bereich Mobilität aufgelegt wird, hat die Bundesregierung nicht bejaht (Antwort auf die Schriftliche Frage 128 der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen auf Bundestagsdrucksache 21/7180).

Viele EU-Staaten haben ihre Klimasozialpläne bereits veröffentlicht oder bei der EU-Kommission eingereicht. Im Bereich Verkehr haben andere Mitgliedstaaten bereits verschiedene innovative, klimasoziale Maßnahmen entwickelt. Die meisten Länder setzen dabei auf den ÖPNV, einige Länder auch auf aktive Mobilität ([zukunft-klimasozial.de/wp-content/uploads/2026/06/SCP-Analyse_DE.pdf](https://www.zukunft-klimasozial.de/wp-content/uploads/2026/06/SCP-Analyse_DE.pdf)). Ideen für klimasoziale Maßnahmen liegen somit auf dem Tisch, auch die Bundesregierung sollte aus Sicht der fragestellenden Fraktion nun endlich aktiv werden und Mittel für zusätzliche klimasoziale Maßnahmen im Verkehrsbereich zur Verfügung stellen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bis wann wird die Bundesregierung ihrer Verpflichtung zur Einreichung des Entwurfs für einen Klima-Sozialplan bei der Europäischen Kommission nachkommen (bitte konkreten Zeitplan und Umsetzungsschritte angeben)?
2. Fanden Gespräche sowie schriftliche Korrespondenzen zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung und Vertreterinnen und Vertretern der EU-Kommission wegen des bislang nicht eingereichten Klima-Sozialplans statt, und wenn ja, wann (bitte tabellarisch auflisten)?
Sollten keine Gespräche oder Korrespondenzen stattgefunden haben, warum nicht?
3. Wird der Klimasozialplan wie im Koalitionsvertrag vereinbart ein Programm zur Förderung von Haushalten mit mittlerem und geringem Einkommen zur gezielten Unterstützung des Umstiegs auf klimafreundliche Mobilität enthalten?
4. Wird die Bundesregierung mit den Mitteln des EU-Klimasozialfonds neue Förderprogramme oder Programmlinien im Verkehrsbereich finanzieren?
5. Schließt die Bundesregierung aus, dass bestehende Programme, d. h. bereits im Haushalt finanzierte Programme über den EU-Klimasozialfonds abgerechnet werden?
6. Anhand welcher Einkommensgrenzen, sozioökonomischen Indikatoren oder räumlichen Kriterien (z. B. Pendlerdistanzen) definiert die Bundesregierung die im KSF-Regelwerk geforderten „vulnerablen Haushalte“ für den Bereich Mobilität?
7. Auf welche wissenschaftliche oder ökonomische Grundlage stützt die Bundesregierung diese Definition der Vulnerabilität im Verkehrssektor?
8. Welche Maßnahmen anderer EU-Staaten zur Unterstützung vulnerabler Gruppen beim Umstieg auf klimafreundliche Mobilität sind der Bundesregierung bekannt?
9. Fanden Gespräche sowie schriftliche Korrespondenzen zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung und Vertreterinnen und Vertretern von Umwelt- und Sozialverbänden zu möglichen Maßnahmen eines Klima-Sozialplans statt, und wenn ja, wann (bitte tabellarisch auflisten)?

Sollten keine Gespräche oder Korrespondenzen stattgefunden haben, warum nicht?

10. Fanden Gespräche sowie schriftliche Korrespondenzen zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung und Vertreterinnen und Vertretern von Umwelt- und Sozialverbänden zur Definition vulnerabler Gruppen statt, und wenn ja, wann (bitte tabellarisch auflisten)?

Sollten keine Gespräche oder Korrespondenzen stattgefunden haben, warum nicht?

11. Werden die Mittel aus dem EU-Klimasozialfonds in den KTF, in den Kernhaushalt oder in einen eigenen Fördertopf nur für die KSF-Mittel fließen?
12. Was bedeutet es vor dem Hintergrund, dass der Haushalt 2027 bereits regierungsseitig aufgestellt und dem Parlament zugeleitet wurde, dass die Frage wohin die Mittel des KSF fließen Gegenstand des noch laufenden Haushaltsaufstellungsverfahrens 2027 sein soll (<https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/klimasozialfonds-mittel-wuerden-ktf-kaum-helfen>)?

Berlin, den 1. September 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.