



UMWERTGERECHTE MOBILITÄT FÜR ALLE

Factsheet zur Bundestagswahl 2025

Kurzzusammenfassung

Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemissionen seit 1990 nicht gesunken sind. Nach einem Rückgang während der Corona-Pandemie sind sie zuletzt wieder gestiegen. Aufgrund von Maßnahmen in anderen Sektoren steigt der Verkehrsanteil an den Gesamtemissionen stetig. Die Abschwächung des Bundes-Klimaschutzgesetzes hat den Druck auf die Politik verringert, schnell wirksame Maßnahmen zur CO₂-Reduktion durchzuführen. Es steht zu befürchten, dass auch in einer neuen Legislaturperiode notwendige Maßnahmen nur teilweise oder gar nicht umgesetzt werden.

Starke Beharrungskräfte in Wirtschaft und Politik behindern den notwendigen Umbau der Mobilitätswirtschaft und die Art, wie Mobilität gestaltet wird. Das gilt sowohl für die Einstufung des (privaten) Autos als Verkehrsmittel Nummer eins als auch, spezieller, für das Festhalten am Verbrennungsmotor.

Dies ist mit zahlreichen Folgen verbunden, wie Flächenversiegelung und Naturzerstörung durch Straßenneu- und -ausbau, hohen Energieverbrauch, Lärm, Schadstoffen und Verkehrstoten. Zudem werden Menschen mit Behinderungen, Kinder, ökonomisch schlechter Gestellte und andere im aktuellen Mobilitätssystem benachteiligt. Das steht im Widerspruch zu dem Anspruch, dass alle Menschen gleichwertige Zugänge zu Mobilität erhalten sollen. Hier droht mit steigenden Kosten (z. B. durch höhere Emissionsabgaben) auch mehr Mobilitätsarmut, der durch eine gute Versorgung mit öffentlichen Angeboten entgegengewirkt werden sollte.

Gegenkampagne: Zitat / Aufhänger / Fake News

- CDU will über Verbrenner-Aus im Bundestag neu abstimmen lassen:
https://www.focus.de/auto/news/wackelt-das-gruene-verbot-cdu-will-ueber-verbrenner-aus-im-bundestag-neu-abstimmen-lassen_id_260460785.html



- Killt Friedrich Merz das Deutschlandticket?: <https://www.spiegel.de/auto/deutschlandticket-killt-friedrich-merz-das-billigabo-fuer-bus-und-bahn-a-fa63bfc6-4413-4bc5-8fb7-6e2ac5922617>
- Union denkt über Abschaffung nach: Das ist die Wahrheit über das Deutschlandticket: <https://www.merkur.de/wirtschaft/union-denkt-ueber-abschaffung-nach-das-ist-die-wahrheit-ueber-das-deutschlandticket-zr-93426405.html>

Was droht mit Merz und Co?

Durch die Politik des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und der letzten Verkehrsminister von CSU und FDP wurde es versäumt, die Menschen darauf vorzubereiten, dass Veränderungen im Mobilitätsbereich nötig sind und gestaltet werden können. Der Wahlkampf der Union könnte dort ansetzen, wo Menschen sich übergangen und nicht mitgenommen fühlen.

Ein Beispiel ist der Übergang zu E-Autos. Anders als in anderen Ländern wie Norwegen, den Niederlanden oder Schweden wurden durch konservative Politik Zweifel an Reichweite, Lademöglichkeiten und Nachhaltigkeit geschürt, die bei einem nicht unwesentlichen Teil der Bevölkerung verfangen haben. Hinzu kommt, dass die deutsche Automobilindustrie Entwicklungen nicht erkannt oder ignoriert hat. Die Konzerne haben sich auf lange bekannte und demokratisch (unter Einfluss der Autolobby!) ausgehandelte Grenzwerte nicht eingestellt und erwarten jetzt, dass die Bundespolitik diese verwässert oder verschiebt.

Hier werden sich wohl alle Parteien positionieren. Die Union vertritt jedoch – neben FDP, AfD und BSW – den rückwärtsgewandtesten Ansatz und will das Verbrenner-Aus (das es so ja nicht gibt, weil auch nach 2035 noch Verbrenner zugelassen werden dürfen, die ausschließlich mit E-Fuels betankbar sind) komplett kippen. Da es sich um eine europäische Regulierung handelt, wird das nicht passieren. Allerdings sind Aufweichungen, Verschiebungen sowie das Aussetzen oder Stundungen von Strafzahlungen wahrscheinlich.

Eine weitere entscheidende Frage ist die Finanzierung der Bahn im Spannungsfeld mit dem Straßenneubau. Aktuell mehren sich die Berichte, dass nicht einmal für die „Generalsanierung“ der Bahn genug Mittel zur Verfügung stehen. An notwendige Aus- und Neubauten wird also nur zu denken sein, wenn es von der CDU ein klares Bekenntnis zur Schiene gibt. Dass daran gezweifelt werden kann, zeigen Aussagen, die aktuelle Finanzierungspraxis – in der Mittel aus der Lkw-Maut in die Schiene fließen – abzuschaffen. Laut Unions-Aussagen sollen alle Einnahmen aus der Straße auch wieder in die Straße fließen, also in Sanierung, Aus- und Neubau.

Zusätzlich wird darüber nachgedacht, die Autobahn GmbH und das Maut-Unternehmen Toll-Collect GmbH zu verschmelzen. Dieses neue Unternehmen könnte dann Kredite aufnehmen, um damit neue Autobahnen und Bundesstraßen zu bauen. Bei der Schiene strebt die Union hingegen eine Trennung von Netz und Betrieb an. Hier befürchten wir, dass der Konzern dadurch für viele Jahre handlungsunfähig wird. Wir lehnen diese Trennung deshalb ab.

Warum ist das problematisch?

Ein vermeintlich technologieoffener Ansatz wird vor allem dazu führen, dass Investitionen, Steuern und staatliche Unterstützungen nicht zielgerichtet stattfinden. Mobilität wird perspektivisch teurer und dem sollte frühzeitig durch die Schaffung neuer öffentlicher Verkehrsmittel zu bezahlbaren Preisen für alle begegnet werden. Die Union setzt vor allem auf die individuelle Mobilität, ohne dabei anstehende Kostensteigerungen zu erwähnen. CO₂-Preis, Beimischquoten von biogenen Kraftstoffen oder E-Fuels, höhere Fahrzeugkosten u.ä. werden das Autofahren, insbesondere von Verbrennerfahrzeugen, verteuern. Menschen mit geringem Einkommen droht Mobilitätsarmut, insbesondere dort, wo der öffentliche Verkehr nicht gut ausgebaut ist.

Falls eine neue Regierung am Autobahn-Neubau festhält und versucht die europäische Gesetzgebung zu den Flottengrenzwerten und dem Verbrenner-Aus (teilweise) rückabzuwickeln, verabschiedet sie sich auch von den Zielen zur Klimaneutralität. Eine Aufweichung der Grenzwerte führt zu einer weiteren Verunsicherung der Bürger*innen, welche Pfade zur Klimaneutralität im Verkehr nötig sind.

Was fordert der BUND?

EU-Flottengrenzwerte mit Verbrenner-Ausstieg 2035

Die 2019 festgelegten Schritte der Flottengrenzwerte werden im Jahr 2025 planmäßig verschärft. Das heißt, die Hersteller*innen sind ab diesem Jahr gefordert, strengere Grenzwerte einzuhalten. Für die Hersteller*innen bedeutet das, dass sie vier Möglichkeiten haben:

- Mehr E-Autos in der EU zulassen.
- Weniger Verbrenner verkaufen. (der kleinste VW-Verbrenner liegt über dem Grenzwert von 95g/km CO₂)
- Zukauf von Zertifikaten (Pooling) bspw. von Tesla.
- Strafzahlungen

Es wird davon ausgegangen, dass rund jedes vierte in Europa verkaufte Fahrzeug ein rein elektrisches (Batterie oder H₂) sein muss, um die Grenzwerte einzuhalten. 2026 findet eine Revision statt, bei der überprüft wird, wie sich der Hochlauf gestaltet. Der Fokus liegt dabei vor allem auf dem Jahr 2025, da ab diesem Zeitpunkt die strengeren Werte bereits gelten.

Statt eines ständigen Änderns der Rahmenbedingungen braucht es mehr E-Mobilität statt Verbrennerautos. Wir fordern deshalb das Vorziehen des „Verbrenner-Aus“ auf 2030. Mindestens sollte an der bisherigen Regelung sowie Verlässlichkeit und Planungssicherheit festgehalten werden. Das ist sowohl für die Hersteller*innen wichtig als auch für die Akzeptanz bei den Kund*innen. Dafür muss auch die Kfz-Steuer umgestaltet und durch ein Bonus-Malus-System beim Kauf ergänzt werden.



Derzeit steht neben dem grundsätzlichen Infragestellen des Verbots der Neuzulassung von Verbrennern ab 2035 (mit Ausnahme solcher, die nur mit E-Fuels betankbar sind) vor allem ein Vorziehen der Revision auf 2025 und ein Aussetzen oder eine Stundung der Strafzahlungen zur Diskussion. Sowohl das Vorziehen der Revision als auch das Verschieben möglicher Strafzahlungen sind gefährlich. Ohne Anreize, die Ziele frühzeitig zu erreichen, bringen die Hersteller*innen die entsprechenden Modelle erst zur Verschärfung der Grenzwerte auf den Markt. Dies war bereits bei der letzten Anpassung 2020 der Fall.

Auch die Strafzahlungen spielen eine Rolle beim Ankurbeln des Absatzes von elektrischen Fahrzeugen, da sie einen Anreiz für die Hersteller*innen setzen, mehr elektrische Fahrzeuge zu verkaufen.

Deutschlandticket und Angebotsausbau

Ab dem 1. Januar 2025 wird das Deutschlandticket um 9 Euro teurer und kostet dann 58 Euro. Analysen zeigen, dass im ersten Jahr nach der Einführung „30 % mehr Strecken mit der Bahn“ und „7,6 % weniger Kilometer mit dem Auto“ zurückgelegt wurden. Aktuell nutzen 13 Millionen Menschen das Deutschlandticket, auch weil ein deutschlandweites Ticket die Nutzung des ÖPNV über Verkehrsverbundgrenzen hinweg erheblich erleichtert. Ein Abschaffen des Deutschlandtickets würde nicht nur einen erheblichen bürokratischen, sondern auch finanziellen Aufwand für die Nutzer*innen des ÖPNV bedeuten.

Gerade für Unternehmen ist die Verstetigung des Tickets wichtig, damit sie ihren Angestellten dauerhaft ein attraktives Jobticket zur Verfügung stellen können. Dieses Potenzial kann nur durch ein klares Bekenntnis zum Deutschlandticket voll ausgeschöpft werden. Wir fordern daher die dauerhafte Beibehaltung des Deutschlandtickets (2026ff) zu einem günstigen und stabilen Preis sowie die Einführung eines bundesweiten Sozialtickets für maximal 29 Euro. Auch die Möglichkeiten für Familien zur Nutzung des Deutschlandtickets sollten erweitert werden.

Um die Qualität und das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs mit der steigenden Nachfrage und den Klimaschutzziele in Einklang zu bringen, sind nicht nur die Absicherung der aktuellen Verkehre, sondern auch ein zügiger Ausbau des ÖPNV-Angebots – vor allem im ländlichen Raum – notwendig. Hier müssen sich Bund, Länder und Kommunen gleichermaßen beteiligen.

Der Bund ist hierbei besonders gefordert: Deutlich erhöhte Investitionen in zusätzliche Verkehrsangebote, in mehr und angemessen bezahltes Personal sowie in neue, emissionsfreie Fahrzeuge sind unerlässlich, um den öffentlichen Nahverkehr zukunftsfähig zu machen. Dafür ist eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel notwendig.

Erhalt statt Neubau, Schiene vor Straße

Die Die Prämissen „Erhalt statt Neubau“ (bei der Straße) und „Schiene vor Straße“ gelten weiterhin – und mit Blick auf die 11.000 maroden Brücken bei Autobahnen und Bundesstraßen mehr denn je. Nicht nur aus Klima- oder Naturschutzgründen müssen Kapazitäten aus dem Neubau von Autobahnen und



Bundesstraßen in die Sanierung von Brücken, Straßen sowie in den naturverträglichen Ausbau der Schiene fließen, sondern auch aus finanziellen und planungskapazitären Gründen. Jeder Euro, der für die Planung und den Neu- oder Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen ausgegeben wird, fehlt am Ende für die Sanierung von Brücken, Straßen und Schienen sowie für Kapazitätsausweitungen bei der Schiene.

Mit dem Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan (BVMP) 2040, der in der kommenden Legislaturperiode aufgestellt wird, muss eine echte Bundesmobilitätsplanung auf den Weg gebracht werden. Planungsverfahren und Bewertungsmethoden müssen grundlegend neugestaltet werden dürfen aber nicht Naturschutzbelange beschneiden. Eine zielorientierte, verkehrsträgerübergreifende und integrierte Planung muss die Grundlage dafür sein, dass die vollumfängliche Einhaltung von Natur- und Klimaschutzvorgaben sowie Flächenversiegelungszielen gewährleistet wird.

Verkehrs-, Umwelt-, Verbraucherschutz- und Wirtschaftsverbände sollten bei der Erarbeitung des Prozesses und der Inhalte eines BVMP 2040 von Anfang an einbezogen werden.

Social Leasing von E-Fahrzeugen (Wichtig: es gibt dazu noch keine fixierte BUND-Position.)

Viele Parteien diskutieren gerade ein Social Leasing Programm. Das Vorbild kommt aus Frankreich. Dort werden Leasing-Raten für E-Autos staatlich reduziert, um auch Menschen mit geringem Einkommen die Nutzung von E-Autos zu ermöglichen. Dabei werden verschiedene Kriterien an ein Fahrzeug gestellt, dass unter die Regelung fällt.

- Fahrzeuge die bei der Herstellung und im Betrieb wenig Ressourcen und Energie verbrauchen. (keine SUVs, keine Hybride)
- Entfernung zum Arbeitsplatz und Fehlen einer Möglichkeit zur ÖPNV-Nutzung.
- Ersatz eines bereits bestehenden Verbrenners.
- auch E-Bikes und Elektrokleinstfahrzeuge ins Programm aufnehmen.

Weitere wichtige BUND-Forderungen in der Kurzübersicht:

- Generelles Tempolimit auf Autobahnen einführen und bestehende für Landstraßen und innerorts verschärfen.
- Diese Verlagerungs-Ziele müssen als Mindestanforderung verstetigt und umgesetzt werden. Schienengüterverkehr sollte bis 2030 auf 25 Prozent gesteigert und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppelt werden.
- Eine nachhaltige und ausreichende Finanzierung für die Schiene, zum Erreichen der Verlagerungsziele, aufsetzen. Das kann über einen verlässlichen und überjährigen Schienenfonds aus öffentlichen Geldern geschehen.
- Infrastrukturabgabe (Fahrleistungsabhängige Pkw-Maut) einführen.



- Abbau klimaschädlicher Subventionen im Verkehrssektor: (bspw.) Energiesteuer-befreiung des Flugbenzins; die Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Flüge; die Energiesteuervergünstigung für den Dieselmotorkraftstoff muss gestrichen; Privilegierung bei der Dienstwagenbesteuerung, die Entfernungspauschale durch eine Pendelzulage reformiert werden
- Keine Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn AG: Die Diskussion über die Trennung von Netz und Betrieb würde jetzt dringend notwendige Maßnahmen deutlich nach hinten verschieben und wäre zum jetzigen Zeitpunkt Gift für die Mobilitätswende und die notwendige Verlagerung auf die Schiene.
- Modernes Straßenverkehrsgesetz schaffen, das Kommunen ermöglicht, für eine sichere, sozial gerechte und klimaschonende Mobilität vor Ort zu sorgen.
- Auch ein neues Hafenkonzept ist nötig für eine Zusammenarbeit der Nordseehäfen und die Förderung des Short Sea Shipping.
- Kurzstreckenflüge müssen bis 2030 komplett auf die Schiene verlagert werden. Wir fordern als ersten Schritt eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer für innerdeutsche Flüge auf 24 Euro.

IMPRESSUM

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)

Bundesgeschäftsstelle | Kaiserin-Augusta-Allee 5 | 10553 Berlin

Tel. +49 30 27586-40 | bund@bund.net

www.bund.net

V.i.S.d.P.: Nicole Anton | Kontakt: [ruth.krohn\[at\]bund.net](mailto:ruth.krohn[at]bund.net) | Stand: 12/2024