

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, Christian Görke, weiterer Abgeordneter und der Gruppe Die Linke
– Drucksache 20/14229 –**

Stand der Mobilität in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Die Gestaltung von Mobilität hat wesentliche Wechselwirkungen, beispielsweise mit der Sozialpolitik und der Klimapolitik.

1. Wie hat sich Mobilitätsarmut in Deutschland seit 2019 entwickelt, und welche Personengruppen sind besonders von Mobilitätsarmut betroffen (bitte jährliche Werte ausweisen)?

Daten zur Entwicklung der Mobilitätsarmut in Deutschland liegen der Bundesregierung nicht vor.

2. Wie viele Menschen nutzten seit Einführung des Deutschlandtickets dieses (bitte halbjährliche Werte ausweisen)?

Nach Angaben der Datensammelstelle (Abruf: 7. Januar 2025) ergibt sich nachfolgende Übersicht der verkauften Deutschlandtickets (halbjährlich):

| Monat, Jahr | Juni 2023 | Dezember 2023 | Juni 2024 |
|-------------|-----------|---------------|-----------|
| | in Mio. | | |
| | 7,52 | 11,59 | 13,29 |

Für den Dezember 2024 sind die Datenmeldungen noch nicht vollständig.

3. Von welchen Auswirkungen auf die Nutzendenzahlen geht die Bundesregierung bei einer Erhöhung auf 58 Euro aus?

Der Koordinierungsrat Deutschlandticket hat die Preisszenarien des Deutschlandtickets untersucht und dazu zwei methodisch-differenzierte Marktstudien zu den Preiselastizitäten durchgeführt. Die Ergebnisse sind auf der Seite des

Koordinierungsrates Deutschlandticket unter Downloads Prognose und Preisszenarien Deutschlandticket abrufbar: https://infoportal.mobil.nrw/fileadmin/02_Wiki_Seite/01_Organisation_Finanzierung/17_Deutschlandticket/Prognose_und_Preisszenarien_Deutschlandticket.pdf.

4. Wie wird dafür gesorgt, dass das Semesterticket für alle Studierenden (insbesondere Studierende, die ihren gesamten Lebensunterhalt und ihre Studienkosten von Leistungen nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz [BAFöG] finanzieren müssen) bezahlbar bleibt?
5. Gibt es Bestrebungen, die Preisfortschreibung des Deutschlandsemestertickets an die Entwicklung des BAFöG-Höchstsatzes zu koppeln, und wenn nein, warum nicht?
6. Wie wird sichergestellt, dass auch im Falle einer Beendigung des Deutschlandtickets die Studierendenvertretungen bzw. Allgemeinen Studierendenausschüsse (AStAs) vor untragbaren Kosten für die Rückkehr in regionale Semestertickets (z. B. der Verkehrsverbünde) geschützt sind?

Die Fragen 4 bis 6 werden gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs liegt gemäß der föderalen Struktur in Deutschland bei den Ländern bzw. ihren Aufgabenträgern. Demnach obliegt auch die Ausgestaltung des Deutschlandtickets als Semesterticket den Ländern bzw. ihren Aufgabenträgern.

Das Deutschlandsemesterticket wird weiterhin 40 Prozent günstiger sein als das reguläre Deutschlandticket. Damit wird das Deutschlandsemesterticket erst ab dem Wintersemester 2025/2026 nur um 5,40 Euro teurer als bisher und kostet dann 34,80 Euro pro Monat.

Der Fortbestand des Deutschlandtickets ist für das Jahr 2025 gesichert. Die weiteren Entscheidungen bleiben der nächsten Bundesregierung und dem nächsten Deutschen Bundestag vorbehalten.

7. Warum finanziert der Bund kein vergünstigtes Deutschlandticket für junge Menschen in ganz Deutschland?

Es wird auf die Zuständigkeit der Länder und ihrer Aufgabenträger verwiesen. Diesen steht es frei, das Deutschlandticket in eigener Verantwortung zu einem vergünstigten Preis an andere Personengruppen, z. B. für Schülerinnen und Schüler, abzugeben.

8. Wie hat sich die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) seit 2019 entwickelt (bitte jährliche Werte ausweisen)?

Es wird auf die Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verwiesen, die Daten zur Entwicklung der Nutzung des ÖPNV sind abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/viz>.

9. Wie hat sich die Barrierefreiheit des ÖPNV seit 2020 entwickelt (bitte jährliche Werte ausweisen)?
10. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Sanierungsbedarf in der ÖPNV-Infrastruktur (bitte wenn möglich, auch nach Bundesländern ausweisen)?
11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf, um den ÖPNV flächendeckend barrierefrei zu machen (bitte wenn möglich, auch nach Bundesländern ausweisen)?
12. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf in den ÖPNV, um die Verkehrsleistung des ÖPNV bis 2030 zum Stand 2019 zu verdoppeln (bitte wenn möglich, auch nach Bundesländern ausweisen)?
13. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den zusätzlichen Personalbedarf im ÖPNV, um die Verkehrsleistung des ÖPNV zum Stand 2019 zu verdoppeln (bitte wenn möglich, auch nach Bundesländern ausweisen)?

Die Fragen 9 bis 13 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 20/3244 verwiesen.

14. Wie hat sich der Anteil des Umweltverbundes seit 2019 entwickelt (bitte jährliche Werte ausweisen)?

Die Entwicklung des Anteils des Umweltverbunds (Fußwege, Fahrradverkehr, Öffentlicher Straßenpersonenverkehr und Eisenbahnverkehr) am gesamten Personenbeförderungsaufkommen von 2019 bis 2022 (aktueller Datenstand aus Verkehr in Zahlen) ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

| Jahr | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|------|----------------------|--------|--------|--------|
| | Anteil Umweltverbund | | | |
| | 45,8 % | 44,4 % | 45,3 % | 46,4 % |

15. In welcher Höhe hat die Bundesregierung seit 2021 die Fahrradinfrastruktur gefördert bzw. in diese selbst investiert, und wie viele Mittel sind tatsächlich abgeflossen (bitte jährliche Werte ausweisen)?

| Förderprogramm/ Finanzhilfeprogramm Finanzierung des Bundes* | Haushaltsansatz 2021 | Haushaltsansatz 2022 | Haushaltsansatz 2023 | Haushaltsansatz 2024 |
|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | Mittelabfluss 2021 | Mittelabfluss 2022 | Mittelabfluss 2023 | Mittelabfluss 2024 |
| T Euro | | | | |
| Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs | 31 800 3 204 | 41 000 5 520 | 55 500 11 406 | 18 700 17 984 |
| Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des „Radnetzes Deutschland“ | 10 000 596 | 15 000 4 923 | 18 000 14 573 | 18 250 23 385 |
| Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen | - - | 2 000 - | 19 000 - | 10 000 5 568 |

| Förderprogramm/ Finanzhilfeprogramm Finanzierung des Bundes* | Haushaltsansatz 2021 | Haushaltsansatz 2022 | Haushaltsansatz 2023 | Haushaltsansatz 2024 |
|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | Mittelabfluss 2021 | Mittelabfluss 2022 | Mittelabfluss 2023 | Mittelabfluss 2024 |
| T Euro | | | | |
| Förderung von Radwegen über oder unter Eisenbahnstrecken nach § 17 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) | - | 7 500 | 7 500 | 7 500 |
| | - | - | - | - |
| Finanzhilfen an die Länder für das „Sonderprogramm Stadt und Land“ | 185 000 15 879 | 527 250 119 991 | 277 662 269 284 | 148 078 289 698 |
| Finanzhilfen für Rad-schnellwege | 50 000 2 886 | 48 500 3 139 | 47 044 8 492 | 22 816 9 210 |
| Radwegebau an Bundesstraßen | 100 000 99 239 | 100 000 113 347 | 120 000 112 088 | 120 000 117 190 |
| Radverkehrstauglicher Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen | 1 087 108 | 1 087 1 685 | 1 087 2 142 | 5 000 480 |
| Klimaschutz durch Radverkehr | 28 300 20 188 | 34 176 21 811 | 38 000 33 021 | 34 300 2 2981 |
| | | | | (Stand: 19.12.2024) |
| Kommunalrichtlinie | - | - | - | - |
| | 9 295 | 15 064 | 16 995 | 19 285 |

* Einige der angegebenen Mittelabflüsse übersteigen den Haushaltsansatz – hier wurden Ausgabereste in Anspruch genommen.

Für die Kommunalrichtlinie gibt es nur einen Gesamtansatz pro Jahr, der alle Förderschwerpunkte beinhaltet. Aus dem Gesamtansatz werden u. a. die Maßnahmen aus dem Bereich Radinfrastruktur finanziert. Die in der Tabelle angegebenen Mittelabflüsse sind nur die Mittel für Maßnahmen aus dem Bereich Radinfrastruktur.

16. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Sanierungsbedarf der Fahrradinfrastruktur (bitte wenn möglich, auch nach Bundesländern ausweisen)?
17. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf in die Fahrradinfrastruktur, um die zurückgelegten Kilometer per Fahrrad bis 2030 zum Stand 2017 zu verdoppeln (bitte wenn möglich, auch nach Bundesländern ausweisen)?

Die Fragen 16 und 17 werden gemeinsam beantwortet.

Für die Radverkehrsinfrastruktur und die Radverkehrsförderung sind nach der grundgesetzlich verankerten Aufgabenteilung grundsätzlich Länder und Kommunen zuständig. Der Bundesregierung liegen zur Höhe des Sanierungs- und Investitionsbedarfs entsprechend keine Informationen vor.

18. Wie viele Fahrradstellplätze wurden seit Beginn der Legislaturperiode an Bahnhöfen geschaffen (bitte nach Programmen und Jahren aufschlüsseln)?

Im Rahmen des Förderprogramms „Investive Modellvorhaben“ des BMDV wurden seit Beginn der 20. Legislaturperiode 330 Fahrradstellplätze an Bahnhöfen geschaffen (180 Stellplätze im Jahr 2023 sowie 150 Stellplätze im Jahr 2024).

Für das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des BMDV sind entsprechende Angaben nicht möglich, da die konkrete Ausgestaltung dieses Finanzhilfeprogramms durch die Länder erfolgt.

Beim Förderprogramm „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ des BMDV gibt es noch keine abgeschlossenen Maßnahmen.

Im Rahmen der Kommunalrichtlinie sowie über die „Bike+Ride-Offensive“ der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) wurden insgesamt 20 027 Fahrradstellplätze an Bahnhöfen geschaffen.

| Jahr | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------|---------------------------------------|-------|-------|-------|
| | Anzahl neuer Stellplätze an Bahnhöfen | | | |
| | 7 669 | 6 620 | 3 273 | 2 465 |

19. Wie viele EU-Mittel hat die Bundesregierung für den Bau von Fahrradinfrastruktur genutzt (bitte nach EU-Programmen aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung hat für den Bau von Fahrradinfrastruktur keine EU-Mittel genutzt.

20. In welcher Höhe hat die Bundesregierung seit 2021 die Fußgängerinfrastruktur gefördert bzw. in diese selbst investiert, und wie viele Mittel sind tatsächlich abgeflossen (bitte jährliche Werte ausweisen)?

Zur Förderung des Fußverkehrs hat die Bundesregierung im Rahmen der „Förderinitiative Fußverkehr“ folgende Mittel verausgabt.

| Jahr | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------------|--------|-------|-------|-------|
| | T Euro | | | |
| Haushaltsansatz | - | 1 000 | 2 000 | 2 500 |
| Aktueller Mittelabfluss | - | - | 40 | 1 867 |

21. Wie hat sich die Nutzung der Bahn seit 2019 entwickelt (bitte jährliche Werte ausweisen sowie nach Nah- und Fernverkehr trennen)?

Es wird auf die Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verwiesen, die Daten zur Nutzung der Bahn sind abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/viz>.

22. Wie hat sich die Barrierefreiheit der Bahn seit 2020 entwickelt (bitte jährliche Werte ausweisen)?

Die Deutsche Bahn (DB AG) hat für den Bereich der Schienenwege des Bundes folgende Angaben übermittelt.

| Jahr | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
|---|---|------|------|------|-------|
| Ausstattungsmerkmal Barrierefreiheit | Anteil Bahnsteige bzw. Bahnsteigzugänge, die das Merkmal erfüllen mit Datenstand des Infrastrukturkatasters (ISK) 30.11. des jeweiligen Jahres | | | | |
| Bahnsteighöhe $\geq 0,55$ cm | 66 % | 67 % | 68 % | 69 % | 71 % |
| Stufenfreier Zugang zum Bahnsteig | 85 % | 86 % | 87 % | 87 % | 88 % |
| Taktiler Weg zum Bahnsteig | 53 % | 54 % | 58 % | 61 % | 66 % |

| Jahr | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
|--|---|------|------|------|-------|
| Ausstattungsmerkmal Barrierefreiheit | Anteil Bahnsteige bzw. Bahnsteigzugänge, die das Merkmal erfüllen mit Datenstand des Infrastrukturkatasters (ISK) 30.11. des jeweiligen Jahres | | | | |
| Taktile Leitstreifen auf Bahnsteig | 59 % | 62 % | 63 % | 64 % | 67 % |
| Lautsprecherdurchsagen | 99 % | 99 % | 99 % | 99 % | 99 % |
| Dynamische visuelle Fahrgastinformationen | 99 % | 99 % | 99 % | 99 % | 99 % |
| Stufenmarkierung an Treppen zum Bahnsteig | 92 % | 92 % | 98 % | 97 % | 98 % |
| Taktile Handlaufschilder an Treppen und Rampen zum Bahnsteig | 25 % | 49 % | 65 % | 75 % | 78 % |
| Modernes Wegeleitsystem | 93 % | 94 % | 95 % | 95 % | 97 % |

* Vorläufige Angaben, die endgültig verifizierten Zahlen für 2024 werden im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) ab April 2025 veröffentlicht.

23. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Sanierungsbedarf in der Bahninfrastruktur (bitte wenn möglich, auch nach Bundesländern ausweisen)?

Im Rahmen des Gutachtens „Bedarfsermittlung LUFV III 2020–2024“ (www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/LuFV/LuFV_III_Bedarfsermittlung.html) wurde bezüglich aller Anlagen der Eisenbahninfrastruktur, die die durchschnittliche technische Lebensdauer überschritten haben, ein technischer Nachholbedarf in Höhe von rund 50 Mrd. Euro ermittelt. Unter anderem durch Inflationseffekte muss aktuell von einem höheren Wert ausgegangen werden.

24. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf, um die Bahn flächendeckend barrierefrei zu machen (bitte wenn möglich, auch nach Bundesländern ausweisen)?

Die voraussichtlichen Kosten für die vollständige Herstellung der Barrierefreiheit an allen Bahnsteigen der Schienenwege des Bundes, inklusive Aufhöhung von Bahnsteigen sowie Ergänzung von Rampen und Aufzügen, würden sich nach Schätzung der DB AG mit Datenstand 2023 auf einen niedrigen einstelligen Milliardenbetrag belaufen.

25. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf in die Bahn, um die Verkehrsleistung im Personenverkehr bei der Bahn bis 2030 zum Stand 2019 zu verdoppeln (bitte wenn möglich, auch nach Bundesländern ausweisen)?

Mit den Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs können die für das Jahr 2040 prognostizierten Verkehre umgesetzt werden. In ihrer Gesamtheit ermöglichen diese Maßnahmen mit einem Finanzierungsbedarf von rund 140 Mrd. Euro einen Anteil von 12,3 Prozent an der gesamten Personenverkehrsleistung und somit ein zukunftssicheres Eisenbahnnetz mit kürzeren Reisezeiten in allen Ländern.

Darüber hinaus wurde in einem Gutachten bestätigt, dass eine Verdoppelung der Nachfrage im Personenverkehr auf der Schiene mit dem Deutschlandtakt insgesamt grundsätzlich möglich ist: https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6nSeSiD5udWlqbBnaFZCte/46e3beea7f7bbd32fd1f9f4fb40f7df9/Deutschlandtakt_Gutachterbericht_zur_Verdoppelung_der_Nachfrage_im_SPV.PDF.

26. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den zusätzlichen Personalbedarf bei der Bahn, um die Verkehrsleistung im Personenverkehr der Bahn zum Stand 2019 zu verdoppeln (bitte wenn möglich, auch nach Bundesländern ausweisen)?

Die Erhöhung der Verkehrsleistung wird auch beeinflusst von Verbesserungen im Vertrieb, von der Fahrzeuggröße und vom Verkehrsangebot. Sie geht nicht einher mit einem analogen Anstieg des Personalbedarfs. Die Personalaufwände werden zudem von den einzelnen EVU unterschiedlich kalkuliert.

27. Wie hat sich die Elektrifizierung der Bahnstrecken seit 2020 entwickelt?

Die Elektrifizierungsquote des bundeseigenen Schienennetzes stieg nach Angaben der DB AG in den Jahren von 2020 bis 2023 von rund 61 Prozent auf rund 63 Prozent.

28. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf in die Bahn, um den Elektrifizierungsgrad auf 70 Prozent zu steigern?

Nach Angaben der DB AG müssten, ausgehend von dem rund 33 000 km langen bundeseigenen Schienennetz, weitere rund 2 500 km des Streckennetzes elektrifiziert werden, um eine Elektrifizierungsquote von 70 Prozent zu erreichen. Die Kosten von Elektrifizierungsvorhaben sind stets streckenbezogen zu ermitteln, um topografische Beschaffenheiten und örtliche Besonderheiten zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind auch die Ressourcenverfügbarkeiten der Baubranche zu beachten. Zur Kostenabschätzung für Elektrifizierungsvorhaben wurden im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn (EGB)“ seitens der Bundesgutachter Kosten von 3,5 Mio. Euro (Preisstand 2012) pro Streckenkilometer ermittelt.

29. Wie hat sich die Anzahl der angefahrenen Bahnhöfe bzw. Bahnhalte seit 2020 entwickelt (bitte jährliche Werte ausweisen)?

Im Rahmen der Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur werden die Unternehmen (bundeseigene und nicht-bundeseigene) gebeten, die betriebsbereiten Personenbahnhöfe/Haltepunkte (= Stationen) anzugeben. Durch unterjährige Sperrungen, die Reaktivierung/Stilllegung von Strecken sowie die Abgabe/Übernahme von Infrastrukturen und der daraus resultierenden individuellen Auslegung der Betriebsbereitschaft einzelner Stationen unterliegen die Meldungen gewissen Schwankungen.

Die Anzahl der gemeldeten betriebsbereiten Stationen hat sich zwischen 2020 und 2023 wie folgt entwickelt.

| Jahr | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 7 130 | 7 135 | 7 129 | 7 130 |

Die Anzahl der angefahrenen Stationen wird seitens der Bundesnetzagentur nicht erhoben. Da auf einigen (Museums-)Bahnen in den Jahren 2020 und 2021 der Betrieb aufgrund der Corona-Pandemie nicht aufgenommen wurde, kann davon ausgegangen werden, dass in diesen Jahren mindestens eine zweistellige Anzahl von Stationen nicht bedient wurde. Somit dürfte die Anzahl der bedienten Stationen geringer gewesen sein als in den Jahren 2022 und 2023. Diese Entwicklung spiegelt sich in der Anzahl der Zughalte an den Stationen wider.

| Jahr | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------|---------------|-------|-------|-------|
| | Mio. Zughalte | | | |
| | 172,9 | 176,1 | 177,3 | 177,4 |

30. Wie viele Kilometer Schiene wurden seit 2020 außer Betrieb gesetzt bzw. sind neu oder wieder in Betrieb gesetzt worden (bitte jährliche Werte ausweisen)?

Für den Bereich der Schienenwege des Bundes liegen nach Auskunft der DB AG folgende Angaben vor.

| Jahr | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|------|--------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Stilllegungen (außer Betrieb gesetzt) | 5 km | 1 km | keine Stilllegungen | keine Stilllegungen | keine Stilllegungen |
| Abgaben (wird weiterhin fremdbetrieben) | | 5 km | | | |
| Erweiterung Betreibergenehmigung (Inbetriebnahme neue Gleisinfrastruktur) | | 2,6 km | 67,5 km | 2,5 km | 39,7 |

31. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse für den Güterverkehr seit 2020 entwickelt (bitte jährliche Werte ausweisen)?

Nach Auskunft der DB AG hat sich die Zahl der bei ihr vorhandenen Gleisanschlüsse seit 2020 wie folgt entwickelt (für 2024 liegen noch keine Angaben vor).

| Jahr | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------|-------|-------|-------|-------|
| | 2 329 | 2 314 | 2 324 | 2 318 |

Die Angaben beinhalten die Anschlüsse, die direkt an das Netz der DB InfraGO AG (bis 31. Dezember 2023: DB Netz AG) anschließen. Zu den an diese Anschlüsse evtl. angebundenen Nebenanschlüssen erhebt die DB InfraGO AG keine Angaben. Der Bundesregierung liegen auch keine Angaben zu den bei nicht-bundeseigenen Eisenbahnen vorhandenen Gleisanschlüssen vor, weil dafür nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG die Länder zuständig sind.

32. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse für den Güterverkehr seit 2020 entwickelt, die mindestens einmal im Monat genutzt wurden (bitte jährliche Werte ausweisen)?

Weder die Bundesregierung noch die DB AG erheben Angaben dazu, wie häufig vorhandene Gleisanschlüsse genutzt werden, da dies die alleinige unternehmerische Entscheidung der Anschlussinhaber ist.

33. Wie hat sich der Anteil des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern seit 2020 entwickelt (bitte jährliche Werte ausweisen)?

Es wird auf die Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verwiesen, die Daten zur Nutzung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern sind abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/viz>.

34. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf in die Bahn, um einen Anteil von 25 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2030 zu erreichen?

Mit den Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs können die für das Jahr 2040 prognostizierten Verkehre umgesetzt werden. In ihrer Gesamtheit ermöglichen diese Maßnahmen mit einem Finanzierungsbedarf von rund 140 Mrd. Euro ein zukunftssicheres Eisenbahnnetz mit mehr Kapazitäten für die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene. Präzise Aussagen über den erforderlichen Investitionsbedarf in die Schiene zur Erreichung des Ziels von 25 Prozent Anteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 liegen dem BMDV nicht vor.

35. Wie hat sich der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der in Deutschland neu zugelassenen Autos seit 2020 entwickelt?

Übersicht zu Neuzulassungen von Personenkraftwagen in den Jahren 2020 bis 2024 nach der durchschnittlichen CO₂-Emission

| Jahr | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
|------|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| | CO ₂ -Emission in g/km | | | | |
| | 139,8 | 118,7 | 109,6 | 114,9 | 120,2 |

(Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt)

* Angaben für Januar bis November

36. Wie hat sich der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der in Deutschland neu zugelassenen Autos mit reinem Verbrennungsmotor (keine Hybride) seit 2020 entwickelt (bitte jährlich, für 2024 monatlich angeben)?
37. Was sind aus Sicht der Bundesregierung die wichtigsten Gründe für diese Entwicklungen?

Die Fragen 36 und 37 werden gemeinsam beantwortet.

Neuzulassungen von Personenkraftwagen mit Benzin- oder Dieselantrieb in den Jahren 2020 bis 2024.

| Berichtsjahr/-monat | | CO ₂ -Emission in g/km |
|---------------------|-----------|-----------------------------------|
| 2020 | | 159,4 |
| 2021 | | 156,9 |
| 2022 | | 156,6 |
| 2023 | | 154,0 |
| 2024 | Januar | 152,2 |
| | Februar | 153,6 |
| | März | 154,3 |
| | April | 155,2 |
| | Mai | 153,2 |
| | Juni | 150,3 |
| | Juli | 150,6 |
| | August | 148,9 |
| | September | 148,2 |
| | Oktober | 148,8 |
| | November | 148,2 |
| | Dezember | - |

(Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt)

Insgesamt zeichnet sich eine positive Tendenz hinsichtlich einer Reduktion der durchschnittlichen CO₂-Emission in g/km ab. Einfluss auf diese Entwicklung hat beispielsweise die Zunahme alternativer Antriebe bei den Neuzulassungen. Auch der Verbrauch von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren kann die Entwicklung beeinflussen.

Im Jahresverlauf sind Schwankungen der durchschnittlichen CO₂-Emissionen ersichtlich. So steigen gegen Jahresende insbesondere die Anteile von Elektrofahrzeugen. Auch werden am Jahresende in der Regel weniger Wohnmobile, die zu den Pkw zählen, neu zugelassen als am Jahresanfang.

38. Wie hat sich der Anteil der als SUVs eingestuft Autos an den Neuzulassungen entwickelt (bitte jährlich, für 2024 monatlich angeben)?

Neuzulassungen von Personenkraftwagen und SUV (mit Anteil) in den Jahren 2020 bis 2024.

| Berichtsjahr/-monat | | Personenkraftwagen | SUV |
|---------------------|-----------|--------------------|---------|
| 2020 | | 2 917 678 | 620 827 |
| 2021 | | 2 622 132 | 667 096 |
| 2022 | | 2 651 357 | 778 127 |
| 2023 | | 2 844 609 | 855 678 |
| 2024 | Januar | 213 553 | 59 895 |
| | Februar | 217 388 | 61 925 |
| | März | 263 844 | 77 615 |
| | April | 243 102 | 68 603 |
| | Mai | 236 425 | 69 248 |
| | Juni | 297 329 | 90 124 |
| | Juli | 238 263 | 73 452 |
| | August | 197 322 | 63 303 |
| | September | 208 848 | 65 127 |
| | Oktober | 231 992 | 72 877 |
| | November | 244 544 | 76 242 |
| | Dezember | - | - |

(Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt)

39. Wie hat sich der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der in Deutschland als SUVs eingestuft Autos seit 2020 entwickelt (bitte jährlich, für 2024 monatlich angeben)?

Durchschnittlicher CO₂-Ausstoß von SUV in den Jahren 2020 bis 2024.

| Berichtsjahr/-monat | CO ₂ -Emission in g/km |
|---------------------|-----------------------------------|
| 2020 | 138,4 |
| 2021 | 108,9 |
| 2022 | 89,2 |
| 2023 | 92,2 |

| Berichtsjahr/-monat | | CO ₂ -Emission in g/km |
|---------------------|-----------|-----------------------------------|
| 2024 | Januar | 105,6 |
| | Februar | 99,8 |
| | März | 104,4 |
| | April | 102,1 |
| | Mai | 106,0 |
| | Juni | 105,6 |
| | Juli | 103,3 |
| | August | 100,5 |
| | September | 92,1 |
| | Oktober | 95,5 |
| | November | 97,0 |
| | Dezember | - |

(Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt)

40. Wie hat sich der Normverbrauch der in Deutschland seit 2020 neu zugelassenen elektrischen Autos entwickelt (bitte jährlich, für 2024 monatlich angeben)?

Die Angaben für die Jahre 2020 bis 2024 (Median über Neuzulassungen) können der folgenden Tabelle entnommen werden.

| Jahr | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------|--|-------|-------|-------|-------|
| | Energiebedarf WLTP [kWh/100 km] | | | | |
| | 17,17 | 16,82 | 16,82 | 16,84 | 16,84 |

(Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Stand: 01/2025)

Die monatlichen Angaben für 2024 können der folgenden Tabelle entnommen werden.

| Monat | Jan. | Feb. | Mär. | Apr. | Mai | Jun. | Jul. | Aug. | Sep. | Okt. | Nov. | Dez. |
|-------|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| | Energiebedarf WLTP [kWh/100 km] | | | | | | | | | | | |
| | 17,11 | 16,97 | 16,98 | 17,12 | 16,81 | 16,62 | 16,93 | 16,62 | 16,68 | 16,79 | 16,77 | - |

(Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Stand: 01/2025)

41. Wie viel wurde seitens des Bundes seit 2021 in Ladeinfrastruktur investiert bzw. für Förderungen verausgabt (bitte jährliche Werte ausweisen)?

Seit 2021 wurden über den Haushaltstitel 6092 893 02 „Zuschüsse für die Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur“ folgende Mittel verausgabt.

| Jahr | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
|------|---------------|---------|---------|---------|
| | T Euro | | | |
| | 310 291 | 480 558 | 175 938 | 398 407 |

* Stand: 17. Januar 2025

42. Wie viele Modernisierungen an Brücken-Teilbauwerken wurden bisher im Jahr 2024 abgeschlossen?

Nach Angaben der Autobahn GmbH wurden 212 Brücken-Teilbauwerke mit einer Fläche von ca. 395 000 m² im Jahr 2024 modernisiert, also durch einen Neubau ersetzt, verstärkt oder zum Teil erneuert.

43. Wie viele Modernisierungen an Brücken-Teilbauwerken sind derzeit für das Jahr 2025 geplant?

Aufgrund der vorläufigen Haushaltsführung ist das Bauprogramm der Autobahn GmbH für das Jahr 2025 noch nicht endgültig beschlossen.