

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Lisa Badum, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Matthias Gastel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zusammensetzung und Auftrag des Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur

Die Senkung der Emissionen im Verkehrssektor ist eine der größten Herausforderungen zur Erreichung der Klimaziele und der Klimaneutralität 2045 in Deutschland. Laut Klimaschutzbericht 2025 sinken die Emissionen im Verkehrsbereich zu langsam und von einem zu hohen Ausgangsniveau aus (S. 49 f.).

In den vergangenen Wahlperioden hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) bereits Expertengremien einberufen, um Maßnahmen für den Klimaschutz im Verkehr zu entwickeln. Die Arbeitsgruppe „Klimaschutz im Verkehr“ der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) arbeitete von 2018 bis 2021 an Vorschlägen zur Reduzierung der Verkehrsemissionen. 2022 wurde der Expertenbeirat Klimaschutz in der Mobilität mit der Erstellung von Handlungsempfehlungen beauftragt. Im Juni 2025 gründete das BMV erneut ein Expertengremium. Vom Expertenforum klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI) erhofft das BMV sich Unterstützung bei der Entwicklung von Maßnahmen für das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung (Pressemitteilung [PM] vom 12. Juni 2025).

Nach dem Klimaschutzgesetz (KSG) muss die Bundesregierung ein Jahr nach Regierungsantritt ein Klimaschutzprogramm mit Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele 2030 und 2040 vorlegen. Die Bundesministerien müssen dafür bis Mitte September 2025 geeignete Vorschläge zur Einhaltung der Jahresemissionsgesamt Mengen beim federführenden Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) einreichen. Laut § 9 KSG müssen diese Maßnahmen eine wissenschaftliche Abschätzung zu den voraussichtlichen Treibhausgasminderungswirkungen sowie wissenschaftliche Abschätzungen zu möglichen ökonomischen, sozialen und weiteren ökologischen Folgen enthalten.

Im neu gegründeten Gremium EKMI sind insgesamt 27 Organisationen vertreten, sie wurden fünf thematischen Arbeitsgruppen zugeordnet. Das EKMI vereint laut Bundesverkehrsministerium Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft (Pressemitteilung des BMV vom 12. Juni 2025). Das Bundesverkehrsministerium legte dem Gremium 33 Maßnahmen vor, die sich im Wesentlichen aus dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung ableiten (Arbeitsbericht, S. 2, vgl. www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/ekmi.pdf?__blob=publicationFile). Diese Maßnahmen sollten vom EKMI mit Blick auf ihre ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen diskutiert werden (Arbeitsbericht, S. 5). Im Juli schloss das Expertenforum seine Arbeit vorerst ab und legte einen Bericht vor, in dem sowohl das Maßnahmenportfolio der

Bundesregierung bewertet als auch zusätzliche Maßnahmen vorgeschlagen werden.

Insgesamt stellt das Gremium in seinem Arbeitsbericht fest, dass die 33 Maßnahmen des BMV einen positiven Beitrag zur Treibhausgasminderung im Verkehrssektor leisten können. Dennoch seien zusätzliche Maßnahmen für einen hinreichenden Beitrag zur Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele notwendig (Arbeitsbericht, S. 2). Das Expertenforum betont, dass es nur punktuell, aber nicht vollumfänglich zusätzliche Maßnahmen betrachtet habe (Arbeitsbericht, S. 5). Eine wissenschaftliche Quantifizierung der Effekte sei in der Kürze der Zeit nicht zu realisieren gewesen (ebd.). Der Bericht stellt außerdem fest, dass die Maßnahmen im Pkw- und Lkw-Bereich nicht ausreichend seien (S. 8, 14 und 17). Auf den Pkw- und Lkw-Verkehr entfällt der Großteil der Emissionen im Verkehrsbereich (Klimaschutzbericht 2025, vgl. auch Arbeitsbericht, S. 8 und 12).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Expertinnen und Experten haben am Expertenforum klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur inklusive Arbeitsgruppen teilgenommen (bitte alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer und die jeweilige Organisation, die sie vertreten, auflisten)?
2. Welche Organisationen haben an welchen Arbeitsgruppen teilgenommen (bitte alle Arbeitsgruppen mit allen mitwirkenden Organisationen auflisten)?
3. Welche der am EKMI beteiligten Expertinnen und Experten bzw. Organisationen sind der Bundesregierung zufolge der Wissenschaft, welche sind der Wirtschaft zuzuordnen (vgl. PM des Bundesverkehrsministeriums vom 12. Juni 2025)?
4. Welche der Vertreterinnen und Vertreter der Wissenschaft bzw. welche der Wissenschaft zuzuordnenden Organisationen verfügen nach Ansicht der Bundesregierung über eine spezifische wissenschaftliche Expertise,
 - a) die Treibhausgasminderungswirkung von verkehrspolitischen Maßnahmen einzuschätzen?
 - b) die weiteren ökologischen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge einzuschätzen?
 - c) die sozialen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge einzuschätzen?
 - d) die ökonomischen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge einzuschätzen (bitte für Buchstaben a bis Buchstabe d jeweils Personen bzw. Organisationen auflisten)?
5. Welche Vertreterinnen und Vertreter der übrigen Organisationen bzw. welche der übrigen Organisationen verfügen nach Ansicht der Bundesregierung über eine spezifische Expertise,
 - a) die Treibhausgasminderungswirkung von verkehrspolitischen Maßnahmen einzuschätzen?
 - b) die weiteren ökologischen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge einzuschätzen?
 - c) die sozialen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge einzuschätzen?
 - d) die ökonomischen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge einzuschätzen (bitte für Buchstaben a bis Buchstabe d jeweils Personen bzw. Organisationen auflisten)?

6. Wenn Expertinnen und Experten bzw. Organisationen noch nicht in den Antworten zu den Fragen 4 und 5 aufgeführt wurden, aufgrund welcher Expertise wurden diese Expertinnen und Experten bzw. Organisationen eingebunden (bitte Personen mit Organisationen, die sie vertreten, auflisten und begründen)?
7. Wie begründet die Bundesregierung, dass neben Verkehrsorganisationen und Think Tanks wie Agora Verkehrswende und T&E (Transport and Environment) keine Vertreterinnen und Vertreter von Umweltverbänden für eine Einschätzung zu den Treibhausgasminderungswirkungen und den weiteren ökologischen Folgen in das Expertenforum eingebunden wurden, obwohl § 9 Absatz 2 Satz 2 KSG eine Abschätzung der weiteren ökologischen Folgen explizit vorsieht?
8. Wie begründet die Bundesregierung, dass keine Vertreterinnen und Vertreter der Gewerkschaften oder der Sozialverbände im EKMI eingebunden wurden, obwohl § 9 Absatz 2 Satz 2 KSG eine Abschätzung der sozialen Auswirkungen explizit vorsieht?
9. Wie begründet das Bundesverkehrsministerium, dass es dem Expertengremium ein festes Maßnahmenportfolio zur Bewertung vorgegeben hat?
10. Reichen aus Sicht der Bundesregierung die 33 dem EKMI vorgelegten Maßnahmen aus, um die Klimaziele im Verkehrsbereich bis 2030 bzw. die Klimaziele bis 2040 zu erreichen?
 - a) Wenn ja, aus welchen Gründen kommt die Bundesregierung hier zu einer anderen Einschätzung als das EKMI?
 - b) Wenn nein, welche zusätzlichen Maßnahmen plant die Bundesregierung, zu ergreifen, um die Klimaziele im Verkehrsbereich bis 2030 bzw. bis 2040 zu erreichen?
11. Wurde das Expertenforum vom Bundesverkehrsministerium explizit aufgefordert, über das Maßnahmenportfolio hinaus weitere Maßnahmen vorzulegen oder hat das Expertenforum das aus eigener Initiative getan, und wenn zutreffend, in welcher Form wurde das Expertenforum dazu aufgefordert?
12. Wird das Bundesverkehrsministerium dem Bundesumweltministerium alle oder nur eine Auswahl aus den vom EKMI punktuell ergänzten Maßnahmen vorlegen?
13. Wird das Bundesverkehrsministerium dem Bundesumweltministerium zusätzlich auch Maßnahmen vorlegen, die das EKMI nicht vorgeschlagen hat, und wenn ja, welche?
14. Werden die in § 9 Absatz 2 Satz 2 KSG für die Maßnahmenvorschläge vorgesehenen wissenschaftlichen Abschätzungen der Treibhausgasminderungswirkungen sowie die wissenschaftlichen Abschätzungen der ökonomischen, sozialen und weiteren ökologischen Folgen vor der Übermittlung an das Bundesumweltministerium noch erstellt?
 - a) Wenn ja, von wem werden sie erstellt, und wird jeder einzelne Maßnahmenvorschlag wissenschaftliche Abschätzungen der Treibhausgasminderungswirkungen, der ökonomischen, sozialen und weiteren ökologischen Folgen enthalten, und wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn nein, aus welchen Gründen wird darauf verzichtet?

15. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen zu emissionsmindernden Maßnahmen im Verkehrssektor des vom Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt geförderten Ariadne-Projekts, fließen Ergebnisse des Ariadne-Projekts zu wirksamen klimaschützenden Verkehrsmaßnahmen bei der Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen für das Klimaschutzprogramm durch das BMV ein, und wenn ja, welche?
16. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Studien des Umweltbundesamtes der letzten fünf Jahre zu emissionsmindernden Maßnahmen im Verkehrssektor, fließen die Ergebnisse zu wirksamen klimaschützenden Verkehrsmaßnahmen bei der Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen für das Klimaschutzprogramm durch das BMV ein, und wenn ja, welche?
17. Welche weiteren Vorarbeiten oder wissenschaftlichen Erkenntnisse wird das BMV vor der Übermittlung der Maßnahmenvorschläge zusätzlich zu den Ergebnissen vom EKMI einbeziehen, und wie werden diese konkret einbezogen?
18. Welche Vorschläge haben die NPM und das EKMI zur Reduzierung von Treibhausgasen im Verkehr vorgelegt, und inwiefern wurden diese umgesetzt (bitte alle Vorschläge von NPM und EKMI auflisten und darlegen, mit welchen Maßnahmen und in welchem Umfang sie umgesetzt wurden, welcher Beitrag zur Erreichung der Klimaziele sich die Bundesregierung davon verspricht und – sollten Vorschläge nicht oder nur teilweise umgesetzt worden sein – wie die Bundesregierung dies begründet)?

Berlin, den 18. August 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion