

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sascha Müller, Katharina Beck, Dr. Moritz Heuberger, Max Lucks, Karoline Otte, Stefan Schmidt, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Steuerliche Mobilitätsförderung – Mobilitätsbudget und Dienstwagenbesteuerung**

Deutschland hat sich verpflichtet, bis 2045 klimaneutral zu sein. Die Emissionen des Verkehrssektors gehören zu einem der größten Hindernisse für die Zielerreichung. Der Klimaschutzbericht 2025 (vgl. Bundestagsdrucksache 21/1250) stellt heraus, dass der Verkehrssektor deutlich von den Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) abweicht und zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind, um die gesetzlich verankerten Emissionsziele zu erreichen (vgl. [www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1105754?utm\\_source=chatgpt.com](http://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1105754?utm_source=chatgpt.com), [www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgasminderungsziele-deutschlands?utm\\_source=chatgpt.com](http://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgasminderungsziele-deutschlands?utm_source=chatgpt.com)).

Die Klimakrise erfordert Veränderungen, um unsere Mobilitätsmuster dauerhaft innerhalb sicherer ökologischer Grenzen ausgestalten zu können. Die Bundesregierung hat verschiedene Fördermaßnahmen für klimafreundliche Mobilität angekündigt, was grundsätzlich zu begrüßen ist. Der Klimaschutzbericht 2025 hebt ein Mobilitätsbudget als innovatives, klimawirksames und förderwürdiges Instrument des betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) hervor (vgl. Bundestagsdrucksache 21/1250, S. 224). In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage zur Entfernungspauschale auf Bundestagsdrucksache 21/1145 zeigt die Bundesregierung, dass das Steuerrecht dringend an moderne Mobilitätsformen angepasst werden müsse und eine Pauschalversteuermöglichkeit für Mobilitätsbudgets sachgerecht und sinnvoll wäre. Eine solche steuerliche Anpassung wurde bislang weder angekündigt noch umgesetzt.

Bereits im Gesetzentwurf der Bundesregierung eines Jahressteuergesetzes 2024 (vgl. Bundestagsdrucksache 20/12780) war eine Regelung zur pauschalen Besteuerung von Mobilitätsbudgets vorgesehen; im weiteren Gesetzgebungsverfahren wurde diese Regelung nicht in das Gesetz übernommen. Im Koalitionsvertrag 2025 zwischen CDU, CSU und SPD wird hervorgehoben, dass Mobilität „bezahlbar, verfügbar und umweltverträglich“ sein müsse und damit eine soziale und ökonomische Grundvoraussetzung für Teilhabe und gesellschaftliche Entwicklung darstellt (vgl. [www.koalitionsvertrag2025.de/](http://www.koalitionsvertrag2025.de/), S. 25). Wissenschaftliche Analysen zeigen, dass ein Mobilitätsbudget sozial gerechter wirken kann als bestehende steuerliche Mobilitätsanreize (vgl. [www.oeko.de/publikation/sechs-thesen-zum-mobilitaetsbudget-leitplanken-fuer-eine-nachhaltigere-unt-ernehmensmobilitaet/](http://www.oeko.de/publikation/sechs-thesen-zum-mobilitaetsbudget-leitplanken-fuer-eine-nachhaltigere-unt-ernehmensmobilitaet/)). Im geltenden Steuerrecht bestehen Anreizstrukturen, die unterschiedliche Verkehrsmittel und Einkommensgruppen ungleich betreffen.

Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass trotz der im Klimaschutzbericht 2025 dargestellten Wirksamkeit eines Mobilitätsbudgets derzeit weder

eine steuerliche Grundlage noch eine förderpolitische Ausgestaltung bekannt ist, obwohl ein solches Instrument geeignet wäre, sowohl die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD formulierten sozialpolitischen Zielsetzungen als auch die klimapolitischen Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes zu unterstützen.

Auch mit Blick auf den Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28. November 2025, der unter der Überschrift „Förderung sozialer klimafreundlicher Mobilität“ ein milliardenschweres Programm zur Förderung privater Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge vorsieht, zeigt sich eine Diskrepanz in der Ausrichtung der Mobilitätsförderpolitik (vgl. [https://table.media/assets/berlin/koalitionsausschuss\\_beschlusse.pdf](https://table.media/assets/berlin/koalitionsausschuss_beschlusse.pdf)). Während dort ausschließlich der Erwerb individueller Fahrzeuge adressiert wird, ist für ein Mobilitätsbudget bislang weder ein steuerlicher Rahmen noch eine förderpolitische Ausgestaltung bekannt. Auch dieser Gegensatz zwischen der klimapolitischen Bedeutung eines Mobilitätsbudgets und seiner steuerrechtlich als sinnvoll eingestuften Ausgestaltung wirft grundsätzliche Fragen nach Bewertungsmaßstäben, Abwägungen und Entscheidungsgrundlagen auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den im Klimaschutzbericht 2025 dargestellten Emissionslücken im Verkehrssektor für die Weiterentwicklung steuerlicher oder förderpolitischer Mobilitätsinstrumente?
2. In welchem Umfang bezieht die Bundesregierung fachliche Expertise – etwa durch Gespräche mit wissenschaftlichen Institutionen, Fachverbänden oder Expertinnen und Experten – in ihre Überlegungen zu den aus dem Klimaschutzbericht 2025 zu ziehenden Schlussfolgerungen sowie zur möglichen Ausgestaltung und Finanzierung moderner klimafreundlicher Mobilitätsinstrumente ein?
3. Welche Gründe führen aus Sicht der Bundesregierung dazu, dass trotz der im Klimaschutzbericht 2025 hervorgehobenen Wirksamkeit bislang weder ein steuerlicher Rahmen noch ein förderpolitisches Konzept für ein Mobilitätsbudget erarbeitet wurde?
4. Nach welchen sozialen, einkommensbezogenen und verteilungspolitischen Maßstäben bewertet die Bundesregierung Mobilitätsinstrumente im Rahmen ihrer Mobilitäts- und Klimapolitik, insbesondere im Hinblick auf den Zugang zu bezahlbarer Mobilität für Menschen mit niedrigen und mittleren Einkommen, und welche entsprechenden Kriterien werden bei der Auswahl und Priorisierung von Maßnahmen im Verkehrssektor für das derzeit in Erstellung befindliche Klimaschutzprogramm zugrunde gelegt?
5. Wie erklärt die Bundesregierung den Umstand, dass Pkw-basierte berufliche Mobilität – insbesondere durch die steuerliche Behandlung von Dienstwagen – umfassend begünstigt wird, während klimafreundliche Mobilitätsformen wie Fernverkehrstickets oder Sharingangebote bislang nicht vergleichbar steuerlich berücksichtigt werden, obwohl Studien, etwa des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft ([https://foes.de/publikationen/2023/2023-06\\_FOES\\_Subventionssteckbrief-Dienstwagenprivileg.pdf](https://foes.de/publikationen/2023/2023-06_FOES_Subventionssteckbrief-Dienstwagenprivileg.pdf)), darauf hinweisen, dass steuerliche Mobilitätsanreize wie das Dienstwagenprivileg überwiegend einkommensstärkeren Bevölkerungsgruppen zugutekommen?

6. Welche spezifischen sozial-, steuer- und klimapolitischen Anforderungen müssten aus Sicht der Bundesregierung erfüllt sein, damit ein Mobilitätsbudget – etwa in der im Regierungsentwurf zum Jahressteuergesetz 2024 skizzierten Ausgestaltung – wirksam zu den im Klimaschutzbericht 2025 beschriebenen Lenkungswirkungen beiträgt und zugleich Beschäftigten mit niedrigen Einkommen einen tatsächlich nutzbaren Zugang zu entsprechenden Mobilitätsoptionen eröffnet?
7. Welche Kriterien hält die Bundesregierung grundsätzlich für notwendig, um sicherzustellen, dass ein potenzielles Mobilitätsbudget nicht zu parallelen steuerlichen Bevorteilungen neben bestehenden steuerlichen Regelungen für Dienstwagen führt und im Vergleich dazu soziale und klimapolitische Ausgleichseffekte ermöglicht?
8. Welche Planungen bestehen für eine Bundesförderung von Qualifizierungsmaßnahmen sowie von Strategien und weiteren Instrumenten des betrieblichen oder kommunalen Mobilitätsmanagements, und sofern keine entsprechenden Planungen bestehen, aus welchen Gründen?
9. Welche strategischen Maßnahmen verfolgt die Bundesregierung, um das Mobilitätsmanagement bundesweit strukturell zu stärken?
10. Welche Informationen oder Daten liegen der Bundesregierung zur tatsächlichen Inanspruchnahme bestehender betrieblicher Mobilitätsangebote wie Dienstrad, Jobticket oder Mobilitätszuschüsse vor?
11. Welche internationalen Beispiele für gesetzlich oder steuerlich geregelte Mobilitätsbudgets sind der Bundesregierung bekannt, und nach welchen Kriterien beurteilt sie die grundsätzliche Relevanz oder Übertragbarkeit solcher Modelle – wie des seit 2019 bestehenden belgischen Mobilitätsbudgets – auf die deutsche Mobilitäts- und Steuerpolitik?

Berlin, 24. Februar 2026

**Katharina Dröge, Britta Habelmann und Fraktion**

