



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
Fraktion ÖDP/München-Liste
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
04.11.2025

EU-Strafzahlungen wegen CO₂-Zielverfehlung im Verkehr - Auswirkungen und Handlungsoptionen für München

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 20-26 / F 01229 von der Fraktion ÖDP/München-Liste
vom 26.06.2025, eingegangen am 26.06.2025

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

zunächst möchten wir um Entschuldigung bitten, dass Sie bisher noch keine Rückmeldung von uns erhalten haben.

In Ihrer Anfrage vom 26.06.2025 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

Mit Ihrem Antrag greifen Sie das Problem auf, dass die Bundesregierung ab 2025 Strafzahlungen an die EU leisten muss, da die nationalen CO₂-Minderungsziele im Verkehrssektor regelmäßig verfehlt werden. Da diese Zahlungen erhebliche Mittel des Bundeshaushalts binden würden, die für andere dringend benötigte Investitionen für nachhaltige Mobilitätsprojekte nicht zur Verfügung stünden, ist es daher von öffentlichem Interesse zu erfahren, wie München durch gezielte Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich beitragen kann.

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Die darin aufgeworfenen Fragen beantworte ich wie folgt:

Vorweg muss ich darauf hinweisen, dass es sich bei der Anfrage um ein Thema auf Bundesebene handelt und nicht unter unsere kommunalen Aufgaben und Kompetenzen fällt. Daher ein paar Informationen zum Sachstand: Die Länder müssen keine „Strafen“ zahlen, es handelt sich vielmehr um CO₂-Zertifikate, die bei Verfehlung der Ziele als Ausgleich erworben

werden müssen. Bis 2025 gab es keine Notwendigkeit, Zertifikate als Ausgleich zu erwerben. Wie Sie allerdings erwähnt haben, gibt es Prognosen des Umweltbundesamtes für die nächsten Perioden, dass aufgrund des Verkehrs- und Wohnungssektors Zertifikate im niedrigen zweistelligen Milliardenbereich erworben werden müssen. Die genaue Zahl kann allerdings noch nicht festgelegt werden, da die Emissionszuweisungen (Preisfestlegung) für die Zukunft erst noch stattfinden.

1. Welche Zahlungen muss Deutschland voraussichtlich an die EU leisten, weil die CO₂-Ziele im Verkehrsbereich nicht eingehalten werden (nach aktueller Prognose, ggf. nach Jahren aufgeschlüsselt) und wie werden diese in den Bundeshaushalt eingestellt?

Zum Bundeshaushalt können wir keine Aussage treffen.

2. Welche Maßnahmen können wir als Stadt ergreifen, um aufzuzeigen, dass diese Zahlungen mit Investitionen in den ÖPNV und den Radverkehr oder die Verkehrswende auf kommunaler Ebene vermieden werden können?

Einen direkten Bezug zwischen der städtischen Mobilität in München mit den (ggf. zukünftig notwendigen) Käufen von CO₂-Zertifikaten des Bundes ist nicht einfach herzustellen. Zunächst unterscheidet die EU bei den CO₂-Werten nicht in Sektoren – so wie es ursprünglich in Deutschland der Fall war. Das macht eine Wirkungseinschätzung, die sich rein auf die städtische Mobilität fokussiert, sehr schwer. Zumal ein wichtiger Baustein, um die CO₂-Werte im Verkehrssektor zu senken, außerhalb der Städte stattfindet. Besonders deutlich wird dies beim Vergleich der zurückgelegten Wege mit dem Automobil. Deutschlandweit entfielen im Jahr 2023 auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV) etwa 79% der gesamten Personenverkehrsleistung. Im Gegensatz dazu liegt der MIV-Anteil in München bei 24% (gem. den neusten SrV-Zahlen von 2023).

Eine konkrete Antwort kann leider nicht gegeben werden. Ein Nachweis könnte nur mit umfangreichen Studien oder Gutachten erbracht werden, die allerdings auf Bundesebene beauftragt werden müssten.

3. Welche konkreten Schritte müssten in München umgesetzt werden, um zur Erreichung der Mobilitätsziele im Klimaschutz beizutragen?

Die Handlungsfelder im Mobilitätssektor zur Erreichung der Klimaschutzziele in München sind definiert. Unter anderem sind diese in der „Mobilitätsstrategie 2035“ und den zugehörigen Teilstrategien zu finden. Übergeordnet gilt es, (1) den Umweltverbund zu fördern, (2) den nicht notwendigen motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und (3) die Elektromobilität zu fördern. Hierunter fallen eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten sowie Push- und Pull-Maßnahmen.

- (1) Der Umweltverbund wird insbesondere durch den Ausbau der ÖV- und Radverkehrsinfrastruktur vorangetrieben. Exemplarisch zu nennen sind die Radschnellwege ins Umland, der Altstadt-Radring, die Ausbaupläne der Tram-Westtangente, der Tram im Münchner Norden sowie der U-Bahnausbau der U5 Richtung Freiham oder der noch in Vorplanung befindliche Ausbau der U9 von Sendling nach Schwabing. Ebenfalls einen wertvollen Beitrag zum Umstieg auf eine nachhaltigere und effizientere Fortbewegung liefern die stadtweit zu findenden

Mobilitätpunkte, die ein Angebot an Alternativen liefern und geteilte und vernetzte Mobilität fördern.

- (2) Um den motorisierten Individualverkehr effizienter zu gestalten, wird beispielsweise am Parkraummanagement gearbeitet und der Wirtschaftsverkehr nachhaltiger umgestaltet. Dabei spielen sowohl Bepreisungen, aber auch Priorisierungen von Verkehrsarten und finanzielle Förderungen eine entscheidende Rolle. Gegenwärtige Maßnahmen des Mobilitätsreferats sind z.B. die neuen Parklizenzzgebiete, die Ausweisung weiterer 3L-Zonen und neue Logistik-Hubs.
- (3) Die Elektrifizierung wird von der Stadt u.a. gestützt durch die Erweiterung der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum und Stellplatzpriorisierungen für Elektrofahrzeuge. Zusammen mit den SWM werden Busflotten und, in Absprache mit den Taxibetreiber*innen, Taxis und andere On-Demand-Dienste elektrifiziert.

Wesentlich für den Erfolg der Mobilitätswende hin zu mehr Klimaschutz sind auch Kommunikations- und Aufklärungsmaßnahmen, die das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen und Pendler*innen verändern können. Mit dem Konzept der „15-Minuten-Stadt“ und einer flexibleren und digitalisierten Arbeitswelt, in Form von Home Office, wird zusätzlich ein neues Mobilitätsverhalten angestoßen.

4. Inwiefern ist München direkt oder indirekt von den drohenden Strafzahlungen betroffen – etwa durch Kürzungen bei Fördermitteln oder andere finanzielle Einschränkungen?

Vergleich Frage 1. Es handelt es sich hier um ein Thema des Bundes. Welche Auswirkungen die drohenden Kosten auf die Kommunalebene oder auf München haben, kann nicht vorab gesagt werden.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent