



## Ariadne kompakt

# AUS FORSCHUNG UND BÜRGERDIALOG: POLITIK-MIX FÜR DIE VERKEHRSWENDE

Mobilität ist Voraussetzung für gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilhabe, verursacht aber rund 20 % der deutschen Treibhausgasemissionen. Eine erfolgreiche Verkehrswende erfordert Maßnahmen, die klimafreundliche Alternativen fördern und gesellschaftlich akzeptiert sind.

Das Kopernikus-Projekt Ariadne untersucht im iterativen Austausch zwischen Wissenschaft und Gesellschaft verschiedene Maßnahmen im Verkehr, um Mobilität klimafreundlicher und gesellschaftlich tragfähig zu gestalten. Im Mai 2025 fand im Rahmen dieses Beteiligungsprozesses ein Online-Dialog statt: Knapp 40 zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger diskutierten Politik-Mixe für die Verkehrswende. Diese wählten sie aus vorgegebenen Politikmaßnahmen, die Ariadne-Forschende auf Basis von Studien mit Informationen zu Treibhausgasenpotenzialen und Auswirkungen auf den Staatshaushalt vorstellten.

Der Fokus der vorgegebenen Politikmaßnahmen war die Ebene der deutschen Bundespolitik und gliederte sich in fünf verschiedene Bereiche:

### 1. Förderung von Elektro-Pkw

- Pauschale *Kaufprämie*: 5.000 EUR
- *Social-Leasing* kleiner E-Pkw: Zuschuss 100 EUR monatlich

- *Bonus-Malus-System*: 5.000 EUR Kaufprämie für E-Pkw, Malus bis zu 10.000 EUR je für Verbrenner je nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß

### 2. Fossile Subventionen

- Erhöhung *Dienstwagensteuer* für Verbrenner auf 2 %, Beibehaltung der 0,25 %-Regel für E-Pkw
- Abschaffung vergünstigter Energiesteuer für Diesel (*Dieselprivileg*)

### 3. Preisanreize

- Erhöhung *CO<sub>2</sub>-Preis* im Verkehr auf 130 EUR/t
- Erhöhung *CO<sub>2</sub>-Preis* auf 130 EUR/t mit 50 % *Rück erstattung* als Klimageld
- *Pkw-Maut* 5 ct/km auf Autobahnen und Landstraßen

### 4. Förderung öffentlicher Verkehr

- Vergünstigung *Deutschlandticket* auf 29 EUR
- Abschaffung *Deutschlandticket*
- Angebotsausweitung im *öffentlichen Nah- und Fernverkehr*

### 5. Ordnungsrecht

- *Tempolimit* 130 km/h auf Autobahnen
- *Tempolimit* 80 km/h auf Bundesstraßen
- Verschärfung des *Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes*: bis 2030 gesamte öffentliche Neuwagen Nullemissionsfahrzeuge

In Vorbereitung auf die Diskussion entwarfen die Teilnehmenden individuelle Politik-Mixe, die anschließend in Kleingruppen besprochen wurden. Dabei galt es, Staatsausgaben und CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu beachten. Die Kleingruppen waren angehalten, sich jeweils auf einen gemeinsamen Mix unter Einhaltung der Vorgaben zu Emissionsminderungen und Staatsausgaben zu einigen (siehe Abbildung).

## BÜRGERBETEILIGUNG

Im Projekt Ariadne werden zufällig ausgewählte Menschen aus ganz Deutschland über den gesamten Projektverlauf beteiligt. Dabei gibt es einen fortlaufenden Wechsel zwischen Bürgerdialogen und Forschungsphasen. Im Vordergrund steht die gemeinsame Verständigung zu den Herausforderungen und Lösungsansätzen der Energiewende. Das daraus entwickelte Orientierungswissen für politische Entscheidungstragende verbindet Fachexpertise zur Wirkung von Instrumenten mit den Wertevorstellungen und Perspektiven der Menschen. Der hier präsentierte Online-Dialog war die Anschlussveranstaltung an die Bürgerkonferenz im Jahr 2024. Auf einem Bürgergipfel im Juni 2026 werden alle erarbeiteten Ergebnisse vorgestellt.

# VIER MASSNAHMEN FINDEN SICH IN ALLEN POLITIK-MIXEN

Die Auswertung der Maßnahmenwahl zeigt eine hohe Übereinstimmung zwischen individueller und gruppenbasierter Entscheidungsfindung. Am häufigsten gewählt wurden die Abschaffung des Dieselprivilegs, die Vergünstigung des Deutschlandtickets auf 29 Euro, eine Ausweitung des öffentlichen Verkehrs und ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen – sowohl individuell als auch in allen vier Kleingruppen-Mixen. Maßnahmen wie ein Bonus-Malus-System, ein CO<sub>2</sub>-Preis mit Klimageld, eine Pkw-Maut und ein Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen fanden in drei der vier Gruppen Zustimmung. Die Verdopplung der Dienstwagensteuer für Verbrennerfahrzeuge wurde individuell stark priorisiert, jedoch nur in zwei Kleingruppen berücksichtigt.

Die Förderung von E-Pkw wurde intensiv diskutiert, ohne dass sich klare Mehrheiten abzeichneten. Pauschale Förderungen galten vielfach als ungerecht; Social

Leasing wurde grundsätzlich befürwortet, stieß jedoch wegen offener Umsetzungsfragen auf Vorbehalte. Das Bonus-Malus-System würde zwar den Staatshaushalt entlasten, eine preisliche „Bestrafung“ könnte aber in der Gesellschaft kritisch gesehen werden. Grundsätzlich herrschte in der Gruppendiskussion eine Skepsis gegenüber staatlicher Förderung des motorisierten Individualverkehrs statt des öffentlichen Verkehrs. Das Dieselprivileg wurde als überholt angesehen, die Teilnehmenden bevorzugten ein schrittweises Auslaufen angesichts von Sorgen um Landwirtschaft und Güterverkehr.

Die Pkw-Maut wurde kontrovers diskutiert: Positiv bewertet wurden Kostenwahrheit und staatliche Einnahmen für die Verkehrswende, kritisiert eine überproportionale Belastung der ländlichen Bevölkerung und für Pendelnde. Das vergünstigte Deutschlandticket erhielt die größte Zustimmung – für dessen Ab-

## AUF DEN PUNKT GEBRACHT

In der Auseinandersetzung mit verschiedenen Instrumenten der Verkehrswende favorisierten die Teilnehmenden des Online-Dialogs vier Maßnahmen:

- ▶ Sie unterstützen ein **Tempolimit** von 130 km/h auf Bundesautobahnen und
- ▶ die Abschaffung des **Dieselprivilegs**.
- ▶ Sie setzen sich für die Vergünstigung des **Deutschlandtickets** auf 29 Euro
- ▶ bei gleichzeitiger Angebotsausweitung des **öffentlichen Nah- und Fernverkehrs** ein.

schaffung sprach sich niemand aus. Diskutiert wurde lediglich über die genaue Höhe eines angemessenen Preises. Auch die Ausweitung des öffentlichen Verkehrs fand breite Zustimmung, Uneinigkeit bestand über Prioritäten beim Ausbau. Für Tempolimits herrschte weitgehender Konsens, insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Klimaschutzes.

Die Verschärfung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes wurde kaum diskutiert: Positiv hervorgehoben wurde die Vorbildfunktion öffentlicher E-Pkw-Flotten, kritisch eine zusätzliche Belastung finanzschwacher Kommunen. Insgesamt zeigte sich der Wunsch, zunächst die öffentliche Verkehrsinfrastruktur auszubauen und erst anschließend preisliche Lenkungsinstrumente einzuführen, da diese ohne Alternativen insbesondere untere Einkommensgruppen zusätzlich belasten würden.

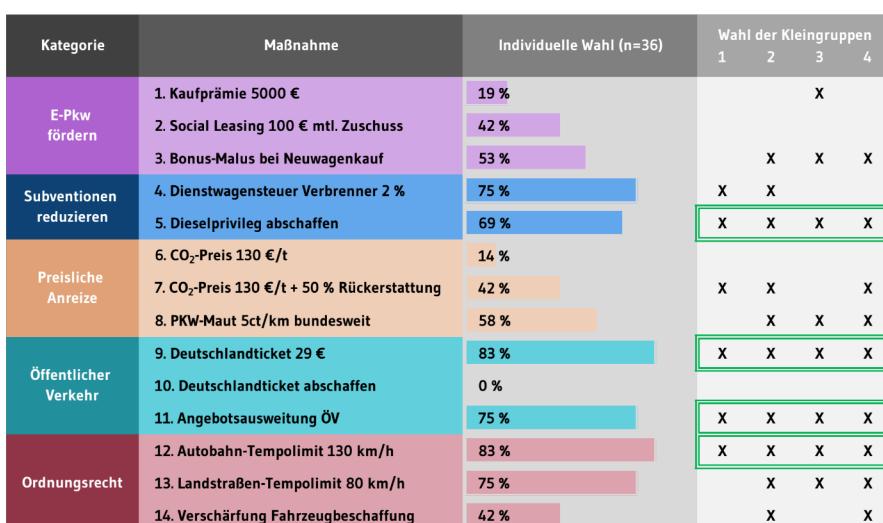


Abbildung: Häufigkeit der individuellen Wahl der Politikmaßnahmen und Wahl der Kleingruppen. Quelle: Eigene Darstellung

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Forschung, Technologie  
und Raumfahrt

Hrsg.: Kopernikus-Projekt Ariadne,  
Potsdam-Institut für Klimafolgen-  
forschung (PIK), Telegrafenberg A 31,  
14473 Potsdam | [ariadneprojekt.de](http://ariadneprojekt.de)

AutorInnen: Katja Treichel-Grass, Luca  
Tilly  
Kontakt: [ariadne-presse@pik-potsdam.de](mailto:ariadne-presse@pik-potsdam.de)

Online-Fassung mit weiteren Verweisen:  
<https://ariadneprojekt.de/publikation/ariadne-kompakt-perspektiven-auf-politikmixe-verkehrswende/>