

29. März 2023

Ergebnisse und Auszüge aus dem Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung

Novelle des Klimaschutzgesetzes

- Künftig wird die Bundesregierung im ersten Jahr einer Legislaturperiode ein umfassendes sektorübergreifendes Klimaschutzprogramm beschließen mit Fokus auf einer „langfristig wirksamen, ökonomisch vernünftigen und sozial gerechten Transformation.“
- Die Einhaltung der Klimaschutzziele soll künftig anhand einer **sektorübergreifenden und mehrjährigen Gesamtrechnung** auf Basis eines jährlichen Monitorings überprüft werden. Dabei wird jedoch das jährliche und nach Sektoren aufgeschlüsselte Monitoring beibehalten. Mit den Emissionsdaten des Vorjahres werden in Zukunft die prognostizierte Emissionsentwicklung für die Jahre bis 2030 und mit Blick auf 2035, 2040 und 2045 dargestellt und es wird bewertet, ob die zur Zielerreichung benötigte Minderungsmenge für jeden Sektor erreicht werden wird.
- Zeigen die Projektionsdaten in zwei aufeinanderfolgenden Jahren eine Verfehlung des Gesamtminderungsziels bis zum Jahr 2030, so schlagen **alle** für die Sektoren mit THG-Emissionen verantwortlichen Bundesministerien, **insbesondere** aber jene, in deren Zuständigkeitsbereich die Sektoren liegen, die die Zielverfehlung verursacht haben, Maßnahmen vor, auf deren Basis die Bundesregierung Maßnahmen beschließt, die sicherstellen, dass das Minderungsziel bis 2030 erreicht wird.
- Nicht vermeidbare Emissionen sollen durch eine **Carbon Management Strategie (CMS)** aufgefangen werden mit der Schaffung natürlicher sowie technischer Senken wie Bioenergie mit CO₂-Abscheidung und -Speicherung (BECCS) oder direkte CO₂-Abscheidung aus der Luft und anschließende Speicherung (DACCS). Die Bundesregierung wird für die Jahre 2035, 2040 und 2045 ein Ziel für Negativemissionen festlegen, erstmalig in 2024.
- Die Bundesregierung wird einen Vorschlag für **Übergang vom nationalen (BEHG) zum europäischen CO₂-Preis (ETS II)** sowie für deutsche wie europäische Klimaarchitektur erarbeiten. Es wird geprüft, wie die europäische Lastenteilungsverordnung flexibilisiert werden kann, damit Effizienzvorteile und Preissignal eines europaweiten Emissionshandels stärker zum Tragen kommen. Die Deutschland zufließenden Mittel aus dem ETS II gehen in den Klima- und Transformationsfonds.

Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung

- In einem **Genehmigungsbeschleunigungsgesetz Verkehr** sollen die Projekte festgelegt werden, die in „überragendem öffentlichen Interesse“ sind und daher einem vereinfachten Planungs- und Genehmigungsverfahren unterliegen.
- Für **alle Schienenprojekte**, die im Bedarfsplan im „Vordringlichen Bedarf“ oder als „Fest Disponiert“ eingestuft sind, soll ein überragendes öffentliches Interesse festgelegt werden. Für Genehmigungsverfahren zum Schienenausbau im Kernnetz der Transeuropäischen Netze (TEN) soll eine Frist von vier Jahren eingeführt werden.
- Bei **Bundesfernstraßen** ist für Ersatzneubauten eine Vereinfachung vorgesehen und bei zu ersetzenden Brücken die leichtere Anpassung an neue Verkehrsentwicklungen mit höheren Kapazitäten, ohne dass auf Beschleunigungspotenziale verzichtet werden muss. Engpassbeseitigung soll für ausgewählte Stellen (Bedarfsplan-Kategorie „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ (VB-E) oder „Laufende und fest disponierte Vorhaben-Engpassbeseitigung“ (FD-E)) als überragendes öffentliches Interesse gelten. Die Festschreibung geschieht im Einvernehmen mit dem betroffenen Land.
- Umwelt- und Naturschutzvorhaben sollen insbesondere mit Blick auf Ausgleichsflächen vernetzt entwickelt werden. Ziel ist, künftig Flächen für den Umwelt- und Artenschutz zusammenzufassen und die Qualität von Maßnahmen sichern. Dafür wird die Bundesregierung ein Flächenbedarfsgesetz auf den Weg bringen.
- Für **Wind-Onshore-Anlagen** soll der Handlungsspielraum für Kommunen erweitert werden, zusätzliche Flächen auszuweisen. Für direkte Belieferung benachbarter Unternehmen sollen zusätzliche Flächen im Rahmen einer sog. Außenbereichsprivilegierung ausgewiesen werden können. Auch der Handlungsspielraum für Länder soll über eine Länderöffnungsklausel erweitert werden.
- Betrieb und Unterhaltung der Infrastrukturen bei Straße und Schiene sollen bis 2040 netto klimaneutral abgewickelt werden. Die Autobahn GmbH, die Deutsche Bahn AG und Dritte sollen den Ausbau von **Photovoltaikanlagen** entlang der Strecken zügig vorantreiben. Beim Autobahnneubau soll eine Flächennutzung für die Energieerzeugung verpflichtend sein. Für den Bestand sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, die Flächen entlang der Autobahnen grundsätzlich für erneuerbare Energieerzeugung zu nutzen. Dabei soll auch die Abstandsregel insbesondere von Windkraftanlagen zu Bundesfernstraßen überprüft und durch Einzelfallentscheidungen ersetzt werden.
- Industrie- und Windenergieanlagen an Land sowie Elektrolyseure für Wasserstoff sollen verfahrensrechtlich beschleunigt werden unter anderem durch feste Genehmigungsfristen und vereinfachte Prüfverfahren für Repowering. Für Anlagen innerhalb des europäischen Emissionshandels erfolgt der Anreiz zum effizienten Umgang mit Energie auch künftig über den CO₂-Preis.

Klimaschutz im Verkehr

- Die Bundesregierung strebt einen neuen **Infrastrukturkonsens** mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden **BVWP** an. Die Ergebnisse des bereits durch das BMDV eingeleiteten Konsultationsprozesses sollen mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden beraten und im Sommer dieses Jahres ein Dialogprozess begonnen werden. Grundsätzlich soll deutlich mehr Geld in die Schiene als in die Straße investiert werden. Bei Straßen soll ein stärkerer Fokus auf Erhalt und Sanierung liegen, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerken.
- Die Modernisierung des **Schienennetzes** und der notwendige Kapazitätsausbau für den Personen- und Güterverkehr sollen beschleunigt und die Umsetzung des Deutschlandtaktes vorangebracht werden. Die Kapazitäten für den kombinierten Verkehr sollen modernisiert und ausgeweitet werden. Der bis zum Jahr 2027 ermittelte Investitionsbedarf von rund 45 Milliarden Euro wird „soweit wie finanziell darstellbar u.a. durch den Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem CO₂-Zuschlag der Lkw-Maut, gedeckt, die ganz überwiegend für Investitionen für die Schiene genutzt werden.“
- Die anteilige Förderung der Trassenpreise im **Schienengüterverkehr** sowie das Bundesprogramm Schienengüterverkehr werden fortgesetzt. Die Anlagenpreisförderung im Einzelwagenverkehr wird verstärkt. KV-Terminals öffentlicher Unternehmen an ausgewählten Standorten, die noch nicht im Bedarfsplan enthalten sind, werden bedarfsgerecht ausgebaut.
- Bestehende Infrastruktur soll durch den Rollout des digitalen Kapazitätsmanagements, Ausweitung der Förderung der ETCS-Fahrzeugausrüstung über das Modellvorhaben im „Digitalen Knoten Stuttgart“ hinaus sowie durch Einführung der Technologien des Digitalen Bahnsystems (DBS) besser genutzt werden.
- Die Beschaffung von Schienenfahrzeugen mit innovativen emissionsarmen/-freien Antrieben im SPNV und Schienengüterverkehr sowie die Errichtung entsprechender Tank- bzw. Ladeinfrastruktur wird gefördert.
- Das **ÖPNV**-Angebot, insbesondere in suburbanen und ländlichen Räumen, soll ausgebaut werden und das Deutschlandticket in die Bahncard100 integrierbar sein. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie des Fußverkehrs erfolgt über das Maßnahmenpaket „Ausbauinitiative Radverkehrsinfrastruktur – aktive Mobilität“.
- Zum 1. Januar 2024 werden eine CO₂-Differenzierung der **Lkw-Maut** und ein CO₂-Aufschlag in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ eingeführt. Emissionsfreie Lkw werden bis Ende 2025 von der Infrastrukturgebühr befreit, anschließend werden lediglich 25 Prozent des regulären Satzes erhoben. Die Lkw-Mautpflichtgrenze wird zum 1. Januar 2024 auf 3,5 Tonnen abgesenkt. Handwerksbetriebe werden ausgenommen.
- Die Bundesregierung wird sich bei der Überarbeitung der **CO₂-Flottenzielwerte** für schwere Nutzfahrzeuge für ambitionierte Reduktionsziele 2030 und 2035 einsetzen, orientiert an den Klimazielen sowie der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit.

- Die **Förderung** von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur wird bis 2028 verlängert. Künftig wird auch der Aufbau von Lkw-Tank- und Ladeinfrastruktur gefördert. Das „Flottenerneuerungsprogramm für schwere Nutzfahrzeuge“ wird zukünftig als reine Komponentenförderung ausgestaltet, insbesondere die Anschaffung der Zusatzausstattung neuer Anhänger und Auflieger wird gefördert.
- Bei **öffentlicher Auftragsvergabe** dürfen ab 2030 nur noch bilanziell emissionsfreie Fahrzeuge (insb. Nahverkehrsbusse) beschafft werden. Sonderfahrzeuge sind davon ausgenommen. Die bestehende Förderung klimaneutraler Busse und Infrastrukturen wird bis 2028 verlängert. Ein „Sonderprogramm Sonderverkehre“ wird Marktvorbereitung und Markthochlauf flankieren.
- Bis 2025 werden **Infrastruktur-Grundnetze** für batterieelektrische und Wasserstoff-Lkw aufgebaut, die Ausschreibung beginnt ab Q3 2023. Infrastruktur an Depots, Betriebshöfen, logistischen Hubs wird gefördert. Die EU-Verordnung zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) soll ambitionierte verbindliche Ausbauziele für Tank- und Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge enthalten. Projekte zur technologieübergreifenden Erprobung alternativer Antriebstechnologien im Zusammenspiel von Fahrzeugen und Infrastruktur auf längeren Korridoren werden fortgeführt.
- Die Bundesregierung unterstützt den Vorschlag der Europäischen Kommission, mit der unter anderem **verbindliche Ausbauziele für den Infrastrukturaufbau für Pkw** und leichte Nutzfahrzeuge festgelegt werden. Kommt der Ladeinfrastruktur-Ausbau für **Pkw** nach dem Masterplan Ladeinfrastruktur II nicht schnell genug voran, steuert die Bundesregierung über einen engmaschigen Monitoring-Mechanismus nach.
- Verteilnetzbetreiber werden gesetzlich verpflichtet, ihre Netze vorausschauend für 15 Millionen vollelektrische Fahrzeuge in 2030 auszubauen. BMWK und BMDV werden prüfen, wie zusätzliche Potenziale bei Zulassungs- und Netzanschlussverfahren für Ladesäulen gehoben (u.a. Eichrecht, digitale Antragsverfahren) und Netzanschlusskosten reduziert werden können. Tankstellenbetreiber werden gesetzlich verpflichtet, binnen fünf Jahren mindestens einen Schnellladepunkt pro Tankstelle zu errichten. (Ausnahmeregelung für kleine Tankstellen)
- Die Bundesregierung wird das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) novellieren, so dass Anforderungen für für Wohn- und Gewerbegebäude deutlich ambitionierter werden. Binnen fünf Jahren muss es eine verbindliche Bereitstellung von Ladepunkten an öffentlich zugänglichen Stellplätzen geben. (Einzelhandel, Flughäfen, Bahnhöfe etc.)
- Die Bundesregierung wird über § 5 Absatz 4 Carsharinggesetz (CsgG) die CO₂-Neutralität zu einem Eignungskriterium für die Zulassung von Carsharing-**Flotten** ab 2026 machen und dabei einen im Zeitverlauf ansteigenden Anteil vorsehen.
- Mit dem „Sonderprogramm Flottenelektrifizierung“ wird die Umstellung **kommunaler und gewerblicher Flotten** und Mobilitätsdienstleister auf CO₂-neutrale Antriebe gezielt vorangetrieben.

- Die **Energieverbrauchskennzeichnung** beim PKW („Klima-Label“) wird so reformiert, dass die Belastung über den Lebenszyklus des Fahrzeuges durch die CO₂-Bepreisung sowie die Kfz-Steuer deutlich klarer ausgewiesen wird. Dies wird mit einer Kampagne der Bundesregierung zum klimafreundlichen Autokauf flankiert.
- Die **Besteuerung von Kraftstoffen** sollte zukünftig stärker deren Umwelt- und Klimawirkung berücksichtigen. Für klimaneutrale Kraftstoffe sollten daher besonders innovations- und investitionsanreizende Steuersätze gelten. Die Bundesregierung unterstützt deshalb den Vorschlag der EU-Kommission für eine überarbeitete Energiesteuerrichtlinie, wonach für erneuerbare und fortschrittliche Biokraftstoffe und E-Fuels geringere Mindeststeuersätze gelten sollen und wird ein entsprechendes Konzept für die steuerliche Behandlung klimaneutraler Antriebe vorlegen. Bei der Besteuerung von Dienstwagen im Rahmen der Einkommenssteuer sowie bei der Kfz-Steuer sollen CO₂-neutral betriebene Fahrzeuge gleichbehandelt werden.
- Für **See- und Binnenschiffe** werden weitere Landstromanlagen (insbes. Hamburg, Bremen und am Rhein) gefördert. In der Überarbeitung des Maritimen Forschungsprogramms soll ein neuer Förderschwerpunkt Klimaneutrales Schiff – Maritime Reallabore aufgenommen werden.
- Ziel der Fortentwicklung des Luftfahrtforschungsprogramms (LuFo) ist die Entwicklung von Luftfahrttechnologien auf Basis klimaneutraler Antriebe bis 2026. Die entwickelten Technologien tragen dazu bei, die Klimawirkung der **Luftfahrt** bis 2030 signifikant zu verringern – zunächst in der Klasse der Regionalflugzeuge bis 2028. Die Bereitstellung von Infrastruktur für die regenerative Bodenstromversorgung von Luftfahrzeugen auf Vorfeldabstellpositionen an Flughäfen wird unterstützt.
- Ein Hochlauf der Produktion und Nutzung klimafreundliche Kraftstoffe (insbesondere E-Fuels) wird bereits kurzfristig angereizt. Dafür werden rechtliche und administrative Hindernisse beseitigt. **E-Fuels** können zukünftig an Tankstellen verkauft werden. Es wird ausgeschlossen, dass fossile oder kritische biogene Kraftstoffe unbeabsichtigt gefördert werden.
- In einem E-Fuels-Dialog des BMDV mit der E-Fuel-Branche, dem Mineralölhandel, den Automobilherstellern und Importeuren werden bis Sommer 2023 weitere Zulassungs-, Vertriebs- und Nutzungseinschränkungen identifiziert und soweit möglich von der Bundesregierung bzw. der Wirtschaft abgebaut. Mit einer **E-Fuels-Strategie** wird ein Fahrplan für den Hochlauf vorgelegt.
- Die EU-Kommission wird mit der Verabschiedung der **Flottengrenzwerte-Verordnung** die geplanten Umsetzungsschritte für eine Zulassung von Fahrzeugen nach 2035, die ausschließlich mit E-Fuels betankt werden können, festlegen.
- Die **Forschung** für die technische Weiterentwicklung und Massenproduktion von E-Fuels wird gefördert. Projekte zur Förderung der E-Fuels-Infrastruktur werden ausgebaut. Es soll **E-Fuel-Partnerschaften** geben, um den schnellstmöglichen Hochlauf der E-Fuels-Produktion aus Erneuerbaren Energien in Partnerländern sowohl für die Eigennutzung als auch für den Export nach Europa zu ermöglichen.

- **Digitalisierung:** Die Möglichkeiten für mobiles Arbeiten und Homeoffice sollen erhalten werden. Dafür muss der Ausbau der infrastrukturellen Grundlagen vorangetrieben werden. Der Marktprozess einer flächendeckenden Versorgung mit Glasfaser und dem neuesten Mobilfunkstandard soll durch die Gigabitstrategie der Bundesregierung unterstützt werden. Die Anpassung rechtlicher Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Attraktivität der Homeoffice-Nutzung für Wirtschaft und Beschäftigte soll geprüft werden.
- Die **Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“** wird fortgeschrieben. Die Förderung von Forschungsvorhaben mit dem Schwerpunkt auf Anwendungen der Methoden der Künstlichen Intelligenz zur innovativen Weiterentwicklung des Mobilitätssystems wird auf Grundlage eines neuen Forschungsprogramms fortgesetzt.
- Einsparpotenziale aus der zunehmenden Ausstattung von Straßenfahrzeugen mit Automatisierungsfunktionen der Stufen 2 bis 4 ergeben sich (nach der bereits erfolgten Schaffung der rechtlichen Grundlagen dafür) durch den Markthochlauf dieser Fahrzeuge.
- **Straßenverkehrsgesetz** und Straßenverkehrsordnung sollen so angepasst werden, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen. Kommunen werden über ein Förderprogramm bei der Erstellung und der Implementierung nachhaltiger Mobilitätspläne unterstützt.

Energieeffizienzgesetz

- Die Bundesregierung wird deshalb nach Vorlage der Schriftform der Europäischen Energieeffizienz-Richtlinie (EED)-Regelungen ein **Energieeffizienzgesetz** vorlegen, das die Erreichung der Effizienzziele mit Blick auf 2030 sicherstellen soll und dieses für 2040 und 2045 vorschattiert. Es wird wirksame Maßnahmen zur Zielerreichung unter Minimierung des Bürokratieaufwands für Unternehmen ab einer bestimmten Schwelle beinhalten. Die Bundesregierung wird den Gesetzgebungsprozess zum Energieeffizienzgesetz jetzt unmittelbar starten.

Gebäudeenergiegesetz

- Es soll gesetzlich festgeschrieben werden, „dass ab dem 1. Januar 2024 möglichst jede **neu eingebaute Heizung** zu 65 Prozent mit Erneuerbaren Energien betrieben werden soll“. Der entsprechende Gesetzentwurf wird gegenwärtig im Ressortkreis überarbeitet und im April im Kabinett auf den Weg gebracht, um das Gesetz vor der Sommerpause im Bundestag zu beschließen. Es wird ein technologieoffener Ansatz verfolgt und ausreichende Übergangszeiträume zur Verfügung stehen. Das Gesetz wird pragmatisch ausgestaltet und sozialen Aspekten angemessen Rechnung getragen - auch für Mieterinnen und Mieter. Es wird geprüft, wie der ambitioniertere **Austausch von Öl- und Gasheizungen** aufgrund der Änderungen des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) gezielt und bürokratiearm aus dem Klima- und Transformationsfonds finanziell gefördert werden kann.
