

## **Änderung 2021 des Bundes-Klimaschutzgesetzes; Sofortprogramm 2022**

DVF Einschätzung, Stand 03.06.21

### **Generelle Einordnung und regulatorische Schritte**

- Die klimapolitische Transformation des Verkehrssektors hat begonnen. Den eingeschlagenen Weg müssen wir fortsetzen und absichern.
- Die Ausbreitung von neuen Antrieben und Kraftstoffen und der Infrastrukturausbau brauchen Zeit. Der Wandel des Verkehrssektors lässt sich nicht beliebig beschleunigen. Er erfordert einen verlässlichen, langfristigen Plan mit abgestimmten Maßnahmen.
- Eine fortlaufende Nachsteuerung durch Ad-hoc-Maßnahmen ist für den Klimaschutz im Verkehrssektor nicht hilfreich. Sie kann sogar kontraproduktiv sein, weil die langfristige Zielerreichung erschwert wird und Skalierungs- und Synergieeffekte nicht zum Tragen kommen.
- Die zulässigen Jahresemissionshöchstmengen im Klimaschutzgesetz sind für den Verkehrssektor äußerst anspruchsvoll. Bis 2028/2029 müssen die THG-Emissionen des Sektors auf rund zwei Drittel des bisherigen Niveaus absinken und dieser Trend muss sich danach stark beschleunigt fortsetzen.
- Die von der Bundesregierung neu angekündigten acht Milliarden Euro für den Klimaschutz 2022 ff. sollten ganz wesentlich im Verkehrssektor eingesetzt werden.
- Der nationale Emissionshandel für Kraftstoffe im Straßenverkehr sollte zügig in das EU-ETS überführt werden. Die Bundesregierung sollte auf die Umsetzung dieses Schrittes bis 2025 hinwirken.
- Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung sind vollständig für Klimaschutzmaßnahmen der Unternehmen und Verbraucher im Verkehrssektor zurückzuführen. Das betrifft z. B. Emissionshandel, CO<sub>2</sub>-Komponente der Lkw-Maut, Luftverkehrsteuer.
- Sofortprogramme dürfen nicht zur Einführung von Maßnahmen genutzt werden, die den Verkehrsstandort Deutschland einseitig belasten. Wettbewerbsnachteile müssen ausgeschlossen oder kompensiert werden.
- Die öffentliche Hand sollte keine Verbote aussprechen, die mit der Realität im Transportsektor nicht in Einklang stehen (Kurzstreckenflugverbot, Verbrenner-Aus). Stattdessen sind die Voraussetzungen für die Transformation zu schaffen: intermodale Vernetzung, Ladeinfrastruktur, Versorgung mit EE-Strom und sauberen Kraftstoffen.
- Der Hochlauf der öffentlichen Investitionen in den Schienenverkehr, den ÖPNV, die Wasserstraßen und die multimodale Vernetzung muss fortgesetzt und gehalten werden. Zudem müssen bauliche Maßnahmen in diesen Bereichen erheblich beschleunigt werden. Die bislang erzielten Fortschritte bei der Planungsbeschleunigung, Baubeschleunigung und beim Bürokratieabbau reichen nicht aus, um die geforderten Klimaschutzbeiträge des Verkehrssektors bis 2030 zu realisieren.

## Sinnvolle kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw sollte nochmals beschleunigt und der Ausbau der Ladeinfrastruktur für leichte und schwere Nutzfahrzeuge stärker in Angriff genommen werden. Die F&E-Förderung und die Anschaffungsförderung für saubere Nutzfahrzeuge sollten erhöht werden. Das Spektrum umfasst emissionsfreie und besonders emissionsarme Antriebe und Kraftstoffe, einschließlich Oberleitungsvarianten und induktivem Laden.
- Die Clean Vehicle Directive der EU erfordert beträchtliche zusätzliche Investitionen der Kommunen und der Privatwirtschaft. Die Umsetzung sollte mit einem großen Förderprogramm des Bundes unterlegt werden, einschließlich Aufbau der entsprechenden Ladeinfrastruktur. Die Maßnahmen sind zwischen Bund, Ländern, Kommunen, Verkehrsbetrieben, Transportwirtschaft und Herstellern abzustimmen.
- Die EEG-Umlage und sonstige Lasten auf dem Strombezug im Verkehrssektor sollten aufgehoben werden.
- Bei der Umsetzung der RED II und Vorbereitung der RED III sollten die Anreize für die Produktion und Nutzung von Wasserstoff und E-Fuels verstärkt werden. Es sollte ein nationales Markteinführungsprogramm für P-t-x-Kraftstoffe gestartet werden.
- Die Mittel für den Aus- und Neubau der Schienenwege (Fahrweg, Bahnhöfe, Serviceeinrichtungen) sind mittelfristig auf drei Milliarden Euro anzuheben; siehe Masterplan Schienenverkehr. Kurzfristig sind bereits die Mittel für kleine und mittlere Maßnahmen zur Realisierung des Deutschlandtakts zu stärken. So bald wie möglich sollte ein Finanzierungsfonds nach Schweizer Vorbild eingeführt werden.
- Die Förderinitiative für attraktive Bahnhöfe sollte ausgedehnt werden (betrifft Empfangsgebäude, Barrierefreiheit, Brandschutz). Dabei ist nach dem Beispiel des Konjunkturpakets auch eine Ermächtigung zur Aufwandsfinanzierung zu schaffen.
- Ein Schlüssel für die Kapazitätssteigerung auf der Schiene ist deren Digitalisierung. Die Digitale Schiene Deutschland muss umfassend finanziert werden, samt Förderung der DSD-Fahrzeugausrüstung für den Systemwechsel. Eine schlagkräftige Gesellschaft muss dies vorantreiben. Die Förderlinie für GSM-R sollte verlängert und die Förderfähigkeit um mobile GSM-R-Endgeräte erweitert werden. Auch der ÖPNV muss digitalisiert werden.
- Die Kosten für die Fahrzeugausrüstung im Digitalen Knoten Stuttgart (DKS) steigen, so dass es kurzfristig einer Aufstockung der Mittel bedarf. Die Ausrüstung des Knotens mit DSD soll bereits 2025 abgeschlossen sein. Bislang sind die Fahrzeuge des Schienengüterverkehrs von der Förderung der DSD-Fahrzeugausrüstung ausgeschlossen. Allein für deren Finanzierung wird ein dreistelliger Millionenbetrag benötigt. Außerdem sollte der Bund Finanzmittel für die Weiterentwicklung der DSD-Zukunftsthemen, wie ATO (Automated Train Operation), CTMS (Capacity Traffic Management System), ETCS Level 3, FRMCS (neuer Zugfunkstandard und Digitale Karten) bereitstellen.
- Für die Zukunft des Schienengüterverkehrs ist die Migration auf die Digitale Automatische Kupplung zentral. Deren Einführung muss europäisch orchestriert und finanziert werden. Dies schließt einen starken deutschen Finanzierungsbeitrag ein. Ferner ist kurz- und mittelfristig die Förderung der Anlagenpreise für den Einzelwagenverkehr zu erhöhen und durch weitere Instrumente zu ergänzen.

- Es sollte eine neue Förderlinie für kleinere Digitalisierungsprojekte mit hohem Förderanteil und unbürokratischer Abwicklung nach De-minimis-Vorschrift aufgelegt werden. Erfasst werden sollen Beratungsleistungen zur Digitalisierung, Implementierung von KI-Komponenten, kleine Hardwareinvestitionen sowie die Schnittstellenprogrammierung z. B. im Zuge der eFTI-Anbindung oder der Anbindung an Datenplattformen. Eine gegenseitige Deckungsfähigkeit mit anderen digitalen Förderlinien soll sicherstellen, dass die Mittel auch in Gänze abfließen.
- Die Mittel für das Förderprogramm zur Flottenmodernisierung der Fluggesellschaften in Höhe von einer Milliarde Euro müssen zügig bereitgestellt werden. In entsprechender Weise sollte auch in den kommenden Jahren eine Innovationsprämie Luftfahrt des Bundes verankert werden. Die F&E-Förderung für den Flugzeugantrieb der Zukunft muss ausgebaut werden.
- Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer und dem EU-Emissionshandel im Luftverkehr müssen zur Deckung der Mehrkosten von nachhaltigen Flugkraftstoffen verwendet werden.
- Fahrzeuge der Hafen- und Flughafenlogistik sind in Förderprogrammen für die Flottenumstellung zu berücksichtigen.
- Die Bund-Länder-Vereinbarung zur Förderung von Landstrom in den Seehäfen in Höhe von 176 Mio. Euro muss umgesetzt und eine entsprechende Förderung für die Binnenhäfen ergänzt werden. Auch die LNG-Infrastruktur in den Häfen bedarf der Förderung.
- Das geplante neue Förderprogramm zur Modernisierung von Binnenschiffen mit deutlich höheren Förderquoten muss umgesetzt werden.