

## Parlamentarischer Abend

6. September 2022 – Dr. Heike van Hoorn

„Von den Reduktionszielen zur erfolgreichen Transformation – Was jetzt zu tun ist, damit der Mobilitätssektor beim Klimaschutz durchstartet“

Sehr geehrte Abgeordnete des Deutschen Bundestages,

meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich darf Sie, auch im Namen unseres Präsidiumsvorsitzenden Prof. Dr. Klinkner, zum Parlamentarischen Abend Klimaschutz des DVF herzlich willkommen heißen.

Vorab: Gegenüber dem ursprünglichen Programm sind ein paar Änderungen eingetreten, unter anderem weil Viren und Ukraine Krise ihren Tribut fordern.

So danke ich Herrn Gelbhaar, der kurzfristig Frau Dr. Nestle vertritt, die krankheitsbedingt nicht kommen kann. Herrn Heilmann wiederum schalten wir im zweiten Panel per Video zu.

Herr Langhoff wird heute Abend vertreten von Patrick Wendeler, Vorstandsvorsitzender der Aral AG und seit gestern designierter Vorstandsvorsitzender der BP Europa SE.

Herr Professor Dr. Klinkner kann die Einführung leider nicht selbst übernehmen. Er bedauert dies sehr, denn der Austausch zur Klimaschutzstrategie ist für uns von allergrößter Bedeutung.

Alle anderen Teilnehmer unseres Podiums begrüße ich sehr herzlich. Sie werden gleich von unserer Moderatorin Frau Löhr noch einmal vorgestellt.

„Von den Reduktionszielen zur erfolgreichen Transformation – Was jetzt zu tun ist, damit der Mobilitätssektor beim Klimaschutz durchstartet“

Den Titel für diese Veranstaltung hatten wir uns Anfang des Jahres ausgedacht. Dann kam der 24. Februar – mit ihm die kritische Verknappung von Gas, der Umbau der deutschen Energieimporte, der rasante Energiepreisanstieg und die Gegenmaßnahmen. – Das alles hatte und hat erhebliche Auswirkungen auf Klimaschutz und Mobilität.

WIE sehen die Konsequenzen dieser Ereignisse für die Klimaschutzstrategie im Verkehrssektor konkret aus? Das ist eine wichtige Frage, auch für unser Podium heute.

Ich möchte vorweg die These aufstellen: Die gegenwärtige Krise wird und darf nichts an den Klimazielen, an den Zeithorizonten und auch nichts an Notwendigkeit und Nutzen der Transformation des Verkehrssektors ändern. Nicht nur ist die gegenwärtige Energiekrise Ausdruck davon, dass wir dieser Transformation zu lange ausgewichen sind. Die wasserlosen Flüsse, verdorrten Böden und brennenden Wälder dieses Sommers zeigen uns in aller Klarheit: Wir brauchen eine massive CO<sub>2</sub>-Reduktion!

Wir müssen Antriebe und Kraftstoffe so schnell wie irgend möglich umstellen. Wir müssen Verkehre massiv auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagern und physische Verkehre mit Hilfe der Digitalisierung vermeiden. **Das ist das, was wir tun müssen.**

Und das ist – nebenbei - auch das industriepolitisch einzig Sinnvolle: Die zukünftige Wertschöpfung im Automobilsektor wird wesentlich batterieelektrisch sein. Dieser globale Trend wird ergänzt durch Wasserstoff und E-Fuels, die der Verkehr genauso benötigt. Wir stehen kurz vor der Innotrans, der weltgrößten Leitmesse der Bahnindustrie, die **in Deutschland** stattfindet. Diese Branche boomt und wir wollen weiterhin dabei sein. Unternehmen am Standort Deutschland führen die Entwicklung von immer sparsameren Flugzeugtriebwerken an, treiben die Erzeugung synthetischer Kraftstoffe voran. Wenn wir keine Standortverlagerungen und keinen Verlust an Wertschöpfung wollen, dann können wir nur nach vorne gehen, nicht zurück. Und darum **müssen** wir diese Transformation schaffen.

An dieser Konsequenz, da sind wir uns hoffentlich alle einig, werden wir nicht rütteln.

Sehr wohl aber diskutieren wir die **Frage der Art und Weise**, in der wir Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr umsetzen. Lassen Sie mich kurz darauf eingehen, was wir in den letzten Monaten gesehen haben:

1. Lange haben wir uns als DVF dafür eingesetzt, dass Deutschland eigene **LNG-Terminals** errichtet. Es ist gut, dass die jetzt endlich kommen. Dabei ist eine Verlängerung des fossilen Pfads selbstverständlich nicht das Ziel: Diese Infrastruktur muss von Beginn an so geplant werden, dass künftig grüner Wasserstoff umgeschlagen werden kann.

Die Geschwindigkeit, mit der wir den Bau von LNG-Terminals jetzt vorantreiben, die brauchen wir auch bei zentralen Projekten der Energie- und Mobilitätswende: beim Strom- und Digitalnetzausbau, beim Ausbau von Schiene und ÖPNV, bei der Ladeinfrastruktur und bei Elektrolyseuren. Es geht mir dabei nicht darum, dass von nun an **jede** Verkehrsinfrastrukturmaßnahme von überragendem öffentlichen Interesse ist und ohne Umweltverträglichkeitsprüfung auskommt. Aber die zentralen Projekte für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors müssen dramatisch beschleunigt werden. Also: Nehmen wir das LNG-Beschleunigungsgesetz als **Blaupause!**

2. Wir haben eine Kostenentlastung über das **9-Euro-Ticket** erprobt. Dieses Experiment hat uns einiges gezeigt. Das Wichtigste war: Ein einheitliches Ticket über die chinesischen Mauern der Bundesländer und Verkehrsverbände hinweg ist möglich!

Das Zweitwichtigste: Um den öffentlichen Verkehr für die angestrebte Verdopplung der Fahrgäste zu ertüchtigen, ist eine massive und langfristig verlässliche Steigerung - und nicht eine Stagnation oder gar Absenkung - der Investitionen nötig. Denn wenn das 9-Euro-Ticket auf Dauer als ein 49- oder 69-Euro-Ticket Akzeptanz finden soll, dann müssen die Qualität und Kapazität stimmen. Und die stimmen noch nicht. Also: Nehmen wir den Schwung und das Bauprinzip des 9 Euro-Tickets mit und investieren in die Qualität!

3. Wir haben **Kostenentlastungen** der Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen gesehen, die auf den Verbrauch fossiler Brennstoffe zielen: den Tankrabbat und jetzt die Verschiebung der CO<sub>2</sub>-Preiserhöhung um ein Jahr, mitsamt Verschiebung der weiteren Erhöhungen.

So verständlich der Impuls nach Entlastung auch ist, vergessen wir bitte nicht: Nach langem Ringen sind Wirtschaft und Politik zu der Erkenntnis gelangt, dass ein wirkungsvoller Preis auf Treibhausgasemissionen der **entscheidende** Hebel ist, um diese zu reduzieren. Ein klares marktwirtschaftliches Signal. Nun erleben wir schon zum zweiten Mal innerhalb weniger Monate, dass zur Bewältigung einer Energiekrise, die auch aus der langen Verweigerung vor dieser Erkenntnis resultiert, genau diese Signale abgeschwächt werden. Wir brauchen aber für die Akzeptanz das **Vertrauen** von Bevölkerung und Unternehmen in die Verbindlichkeit und Langfristigkeit politischer Weichenstellungen.

Also: Setzen wir bitte auf Entlastungen der Bürgerinnen und Bürger, die den eingeschlagenen Pfad der Vermeidung von Treibhausgasemissionen klar fortsetzen und dieses Verhalten belohnen!

So, das war der Rückblick. Aber es gibt weitere Fragen, über die wir diskutieren müssen, etwa die **Frage der fairen Verteilung der Lasten** der Mobilitätswende.

Nehmen wir den europäischen Emissionshandel im Straßenverkehr, für den sich das DVF klar ausgesprochen hat. Wenn wir den Streit um dieses Thema in Brüssel sehen, dann gibt es offensichtlichen Klärungsbedarf, welche Instrumente zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung künftig eine Rolle spielen sollen. Oder womöglich sogar: Welche Rolle Instrumente zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung überhaupt spielen sollen?

Auch wenn sich Energiepreise wieder normalisieren: Die Kosten der Klimaziele **werden** unausweichlich spürbar, für Verbraucher, für Autofahrer im Zuge der Antriebsumstellung, für die Unternehmen, auch durch höhere Transportkosten.

Wenn Akzeptanz erhalten bleiben soll, muss die Frage der fairen Verteilung also in jeden Fall beantwortet werden.

Und dann wäre da noch die Frage nach dem Verhältnis der **langen Linien zur Ad-hoc-Politik**:

Ich möchte daran erinnern, dass die Verkehrsemissionen bis 2030 halbiert werden müssen und genau dies ist der simple Grund, warum wir eine Umstellung der Antriebe und Kraftstoffe und einen strukturellen Umbau unserer Mobilitätsgewohnheiten brauchen – in extrem kurzer Zeit.

Wenn der Straßenverkehr elektrifiziert wird, dann muss der Strom zu den Nutzern, und zwar flächendeckend. Wir haben eine sehr teure und anspruchsvolle Veränderung vor uns. Die wird nur gelingen mit einer konsequenten Strategie, mit rechtzeitig geschaffenen Rahmenbedingungen, mit **maximaler Planbarkeit und Verlässlichkeit für die Unternehmen und Nutzer**.

Das muss heißen:

- kein erneuter Abbruch bei den Ausbauzielen für EE-Strom
- konsequente Planungs- und Baubeschleunigung nicht nur für Windparks und Verteilnetze, sondern auch für Netzanschlüsse von Häusern, Straßen, Betriebshöfen und Unternehmen
- bürokratische Vereinfachungen, **einheitliche** regulatorische Anforderungen, gebündelte Zuständigkeiten.
- Bereitstellung von Wasserstoff und E-Fuels für die Verkehrsträger, die darauf angewiesen sind: Luft- und Schifffahrt, Straßengüterfernverkehr, Pkw-Bestandsflotte, Teile des Schienenverkehrs.

Und dann gilt es, die Potenziale anderer Verkehrsträger zu heben, den **Modal Split** zu verschieben:

- Ausbau der Infrastruktur bei Schiene, ÖPNV, Wasserstraße
- Umfassende Digitalisierung dieser Verkehrsträger
- Erhöhung von Stabilität, Qualität, Angebotsausweitung, Vernetzung

Warum erwähne ich alle diese Selbstverständlichkeiten?

Nun, das Bundes-Klimaschutzgesetz war dafür konzipiert, den nötigen Druck aufbauen, damit diese große Umstellung gelingt. Aber ehrlich gesagt wächst nicht nur bei mir der Zweifel, ob der im Gesetz festgelegte Reaktionsmechanismus das zu leisten vermag.

Wir haben jetzt im zweiten Jahr ein Klimaschutzsofortprogramm. Die Maßnahmen darin sind alle gut, notwendig und richtig – aber nicht ausreichend.

Wir brauchen die **großen, langfristigen** Veränderungen der Rahmenbedingungen, den Abbau struktureller Hemmnisse, **präzise, ausreichend und langfristig** eingesetztes Geld, und – ja – auch neue Finanzierungsinstrumente.

Maßnahmenkataloge, die ad-hoc jedes Jahr neu zusammengesetzt werden, können das nicht leisten. Wenn der Schiene im Bundeshaushalt dringend nötige Haushaltsmittel für Neubau oder Digitalisierung vorenthalten oder gekürzt werden – und dann auf einmal ein Entlastungspaket mit 1,5 Mrd. Euro um die Ecke kommt, dann werden wir teure Enttäuschungen erleben. Das hatten wir doch schon mal im Konjunkturpaket. So sieht doch keine langfristige Politik aus!

Was jetzt zu tun ist, damit der Verkehrssektor beim Klimaschutz durchstartet?

Aus meiner Sicht:

- Mehr klare Linie – weniger Zickzack
- die Kräfte bündeln – nicht in Aktionismus zerfasern
- Vertrauen gewinnen statt Unsicherheit erzeugen

Die Krise ändert nicht die Klimaschutzstrategie im Verkehrssektor, sie **schärft die Anforderungen** an deren Umsetzung.

Jetzt freue ich mich sehr auf die folgenden zwei Podiumsrunden.

Alle hier im Saal und alle digital Zuschauenden sind herzlich eingeladen, sich mit Kommentaren und Fragen in Slido zu melden. Bitte nehmen Sie diese Möglichkeit wahr. Das bereichert die Diskussion.

Ich übergebe an Frau Löhr.

\*\*\*