

**ES GILT DAS GESPROCHENE WORT!
CHECK AGAINST DELIVERY!**

Keynote
des Staatssekretärs im
Bundesministerium der Finanzen
Herrn Werner Gatzner

**Nach Corona: Können wir uns die Mobilitätswende
noch leisten?**

beim Deutschen Verkehrsforum

am 7. September 2020
im Marriott Hotel, Berlin

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung, den heutigen Abend mit einer Keynote zu beginnen.

Seit nunmehr einem halben Jahr bestimmt die Corona-Pandemie maßgeblich unser aller Leben.

Dies ist mit tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen sowie massiven Auswirkungen auf unsere Wirtschaft und auch auf die öffentlichen Haushalte verbunden.

Daher ist es richtig und wichtig, die Auswirkungen der Pandemie auch in Verbindung mit anderen gesellschaftlichen Herausforderungen unserer Zeit, wie dem Klimawandel, zu diskutieren.

Bei den Emissionsquellen folgt der Verkehrssektor nach der Energiewirtschaft an zweiter Stelle. Auf ihn entfallen in Deutschland knapp ein Fünftel der Treibhausgas-Emissionen. Die Mobilitätswende

spielt daher zur Erreichung der Klimaziele eine wichtige Rolle und ich danke Ihnen für die Gelegenheit, hier heute die Sicht des BMF darstellen zu können. Ich freue mich auch, dass diese Veranstaltung zumindest zum Teil wieder das persönliche Gespräch ermöglicht und hoffe sehr, dass wir diesbezüglich in Zukunft weiter Fortschritte machen können und nicht Rückschritte notwendig sein werden.

[Wirtschaftslage]

Die Corona-Pandemie hat unsere Wirtschaft in einem nie dagewesenen Ausmaß getroffen. Das preisbereinigte BIP ist im 2. Quartal 2020 um fast 10 % gegenüber dem Vorquartal eingebrochen.

Sowohl die Exporte und Importe als auch die privaten Konsumausgaben und die Investitionen in Ausrüstungen sind massiv zurückgegangen.

Aktuell gehen wir von einem Rückgang des realen

BIP im Jahr 2020 um -5,8 % gegenüber dem Vorjahr aus (Interimsprojektion vom 1.9.2020).

Den Verkehrssektor hat die Pandemie besonders stark getroffen. Der Passagierflugverkehr ist im Mai fast vollständig zum Erliegen gekommen (-98%). Ebenfalls erheblich waren die Einbrüche bei den Fahrgastzahlen im Schienenverkehr, im Öffentlichen Personennahverkehr sowie im Schiffsverkehr. Neben den organisatorischen Herausforderungen bedeutet die Corona-Krise für die Verkehrsunternehmen auch erhebliche Liquiditätsprobleme und finanzielle Einbußen durch zurückgegangene Fahrgeldeinnahmen.

Auch der Güterverkehr hatte erhebliche Auftragsrückgänge zu verzeichnen. Der LKW-Maut-Fahrleistungsindex lag teilweise 25 Prozent unter dem Vorkrisenniveau. Das Frachtaufkommen im Flugverkehr fiel um ca. 10 Prozent. Die

Umsätze in der deutschen Handelsschifffahrt sind im März und April im Schnitt um 30 bis 40 Prozent zurückgegangen. In der Automobilindustrie waren bei Auftragseingängen, Produktion und Export drastische Rückgänge zu verzeichnen. Im April kam die Produktion fast vollständig zum Erliegen. Und noch immer ist in vielen Bereichen das Vorkrisenniveau nicht erreicht.

Diesen Entwicklungen sind wir mit einem Kraftakt zur Stabilisierung und Wiederbelebung unserer Wirtschaft entgegengetreten. Mit dem Corona-Schutzschild und dem bewährten Instrument der Kurzarbeit haben wir eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um die Liquidität in den Unternehmen zu sichern und Arbeitsplätze zu erhalten. Mit dem Konjunkturprogramm geben wir der Wirtschaft Auftrieb und setzen gleichzeitig Akzente für eine zukunftssichere Gestaltung.

[Konjunkturprogramm]

Neben den klassischen Anforderungskriterien an konjunkturpolitische Maßnahmen („drei Ts“: „timely“, „targeted“ und „temporary“) setzt die Antwort der Bundesregierung in besonderem Maße auf „transformative“ Maßnahmen. Insofern kann die gegenwärtige Krisensituation auch als Chance interpretiert werden, wichtige Veränderungen anzustoßen, denn zu Krisenzeiten sind die Opportunitätskosten struktureller Veränderungen geringer als in normalen Zeiten.

Daher haben wir mit dem Konjunkturpaket vom 3. Juni einen Schwerpunkt auf investive Maßnahmen in den Bereichen nachhaltige Transformation und Digitalisierung gelegt, die einen längeren Zeithorizont im Blick haben und rund 50 Milliarden Euro der gesamten 130 Milliarden Euro ausmachen:

Zur nachhaltigen Transformation gehört die Förderung nachhaltiger Mobilität u.a. mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur, der Prämie für E-Autos, dem Flottenmodernisierungsprogramm für LKW und Busse sowie dem Bonusprogramm für Zukunftsinvestitionen der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie.

Darüber hinaus müssen wir die Energiewende vorantreiben. Neben der Stabilisierung der Strompreise durch die Senkung der EEG-Umlage haben wir die Wasserstoffstrategie beschlossen, mit dem Ziel Deutschland zum weltweit führenden Ausrüster für moderne Wasserstofftechnologien zu machen.

Beide Punkte (Mobilitäts- und Energiewende) tragen den Herausforderungen des Klimawandels Rechnung, denen wir zielstrebig begegnen müssen,

um dessen Folgen zu begrenzen. Dabei müssen wir auch viele Bereiche der Wirtschaft neu aufstellen.

Ein weiteres Kernelement sind Maßnahmen im Zusammenhang mit der Digitalisierung, etwa Investitionen in künstliche Intelligenz und Quantentechnologie, 5G-Netze und die 6G-Technologie. Einerseits kann durch die Digitalisierung die gesamtwirtschaftliche Produktivität allgemein erhöht werden, davon profitieren alle Branchen. Wichtiger jedoch: Bei diesen Investitionen geht es auch um die wirtschaftliche Zukunft des Landes, denn digitale Technologien werden ein Wachstumstreiber der Zukunft sein. Deswegen ist es bereits heute wichtig, auf diesem Gebiet Forschung anzuregen, die sich später für Unternehmen auszahlt.

Auch auf europäischer Ebene hat die Corona-Krise die Wirtschaft lahmgelegt. Die EU hat bezüglich

der kurzfristigen Konjunkturstabilisierung basierend auf den drei Säulen (ESM, SURE, EIB) schnell und solidarisch auf die akuten Herausforderungen der Corona-Pandemie reagiert.

In den kommenden Jahren gilt für die Mitgliedstaaten der EU dasselbe wie für Deutschland: Die strukturelle Transformation muss auch auf europäischer Ebene angegangen werden. Hier wurde der Wiederaufbaufonds („Next Generation EU“) geschaffen, um zusammen mit dem neuen Mehrjährigen Finanzrahmen der EU die wirtschaftliche Erholung sowie gleichzeitig die ökologische und digitale Transformationen Europas voranzubringen. Das Gesamtvolumen über die nächsten sieben Jahre beträgt mehr als 1,8 Billionen Euro, von denen 30% für das Klima reserviert sind. Herzstück des Wiederaufbaufonds ist die Recovery and Resilience Facility mit über

670 Milliarden Euro, mit denen öffentliche Investitionen und Reformen finanziert werden, die u.a. effektiv zur ökologischen und digitalen Transformation beitragen.

[Mobilitätswende]

Von daher kann ich festhalten, dass wir den Weg, den wir mit dem Klimaschutzprogramm eingeschlagen haben, konsequent fortsetzen. Die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur und Zukunftstechnologien werden wir weiterhin finanzieren. Mit dem Klimaschutzgesetz haben wir uns einen verbindlichen Rahmen gesetzt und unsere Klimaschutzziele festgeschrieben. Unser Ziel bleibt es, bis 2050 in Deutschland klimaneutral zu sein.

Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir eine Vielzahl von Maßnahmen und ein strenges Monitoringsystem vorgesehen. Im Frühjahr 2021

beginnt die erste Erfolgskontrolle. Die Experten der Nationalen Plattform Mobilität begleiten die Umsetzung des Maßnahmenpaketes im Verkehrsbereich und beraten bei Bedarf auch über neue Handlungsempfehlungen.

Im Bereich der Mobilität wollen wir den Ausstoß von Kohlendioxid und Stickoxiden über Antriebswechsel, regenerative Kraftstoffe sowie weitere Effizienzsteigerungen, auch durch Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs sowie die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger wie den Schienenverkehr, den ÖPNV sowie den Rad- und Fußverkehr substanziell reduzieren.

[Schienenverkehr]

Zu nennen ist beispielweise die Stärkung des Schienenverkehrs. Zur Umsetzung der Beschlüsse des Klimapakets haben sich Bund und DB AG

geeignet, dass bis 2030 11 Milliarden Euro zusätzlich in die Schieneninfrastruktur fließen, darunter 4 Milliarden für die Digitalisierung der Schiene. Die bis zu 5 Milliarden Euro für die DB AG aus dem Konjunkturpaket sollen dafür sorgen, dass die Corona-bedingten Einnahmeausfälle und Schäden ausgeglichen und die Maßnahmen für die Modernisierung und den Ausbau des Bahnsystems wie geplant umgesetzt werden können. Wir hoffen, dass die Europäische Kommission diesen Plänen zustimmen wird.

Damit werden die jährlichen Investitionen in die Bundesschienenwege entsprechend der derzeitigen Finanzplanung von 5,9 Milliarden Euro in 2019 auf 8,6 Milliarden Euro im Jahr 2024 ansteigen.

Im Rahmen des Konjunkturprogramms wollen wir zudem die Investitionen in Digitale Stellwerke vorziehen. Damit stabilisieren wir die

Bahnindustrie und bringen gleichzeitig die Digitalisierung der Schiene und die Zuverlässigkeit des Schienennetzes voran.

[ÖPNV]

Zudem unterstützen wir die Kommunen bei der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Mit der zum 1. Januar dieses Jahres in Kraft getretenen Neufassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes steigen die Fördermittel des Bundes für Infrastrukturinvestitionen von einem langjährigen Niveau in Höhe von 333 Millionen Euro auf 1 Milliarde Euro ab 2021 und 2 Milliarden Euro ab 2025. Gleichzeitig haben wir die Fördersätze erhöht und Fördertatbestände erweitert. Künftig können auch Ersatzinvestitionen, die Reaktivierung und Elektrifizierung von

Schienenwegen oder die Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe gefördert werden. Wir setzen nun darauf, dass die Länder die verbesserten Fördermöglichkeiten auch an die Kommunen weitergeben und zeitnah konkrete Investitionsprojekte zur Finanzierung vorlegen, damit diese Mittel aus dem Bundeshaushalt auch abfließen können.

Zusätzlich haben wir nochmals die Regionalisierungsmittel dauerhaft erhöht, damit die Länder ein attraktives Verkehrsangebot im Öffentlichen Personennahverkehr anbieten können und wir unterstützen die Länder mit einer einmaligen Zahlung von 2,5 Milliarden Euro Regionalisierungsmitteln, damit den Verkehrsunternehmen die durch die Corona-Pandemie entstandenen Fahrgeldausfälle erstattet werden können.

Weiterhin fördern wir die Umrüstung von kommunalen Busflotten sowie die Beschaffung von Elektrobussen und der zugehörigen Ladeinfrastruktur im ÖPNV.

[Straßenverkehr, Automobilindustrie]

Kommen wir zu der vielleicht größten Herausforderung dieser Mobilitätswende; der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs, denn hier werden 95% der Emissionen im Verkehr erzeugt. Auch hier haben wir bereits wichtige Weichen gestellt.

Der Bund fördert mit der Innovationsprämie bis 2025 den Kauf von Elektroautos. Mit der Verlängerung der bereits geltenden Steuerbefreiung für das kostenlose Laden am Arbeitsplatz bis Ende 2030, den Regelungen zur privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen und den Sonderabschreibungen für Elektrolieferfahrzeuge

fördern wir die Elektromobilität auch im steuerlichen Bereich. Im Klimaschutzprogramm 2030 hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, dass die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut wird und in Deutschland bis 2030 insgesamt 1 Million Ladepunkte zur Verfügung stehen. Im Energie- und Klimafonds stehen für die Jahre 2020 bis einschließlich 2024 5,6 Milliarden Euro für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für PKW und LKW zur Verfügung.

Die Investitionsmittel für Ladeinfrastruktur stehen dabei für alle alternativen Antriebe zur Verfügung. Denn trotz der erheblichen Förderungen im Bereich der Elektromobilität wollen wir technologieoffen bleiben. Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr ist auch der Hochlauf alternativer Antriebe und Kraftstoffe wie Wasserstoff, Biokraftstoffe oder auch

strombasierte Kraftstoffe erforderlich. Dabei ist stets zu prüfen, ob sie aus Klimasicht auch tatsächlich Vorteile haben und unter welchen Bedingungen der Einsatz wirtschaftlich ist. Für den Bereich der schweren Nutzfahrzeuge, der Schifffahrt oder Luftfahrt könnten alternative Kraftstoffe künftig ein gangbarer Weg sein. Die Wirtschaftlichkeit alternativer Antriebe und Kraftstoffe ist heute jedoch oft noch nicht gegeben. Für die Phase des Markthochlaufs ist daher eine staatliche Unterstützung sinnvoll. So werden im Rahmen der Nationalen Wasserstoffstrategie auch der Ausbau des Wasserstoff-Tankstellennetzes sowie der Einsatz von Wasserstoff im Schwerlastverkehr gefördert.

Die Mobilitätswende kann jedoch nicht allein über den Bundeshaushalt gestemmt werden. Zu den politischen Weichenstellungen müssen die

richtigen Lösungen aus der Wirtschaft kommen, und neben den öffentlichen Investitionen ist ein Vielfaches an privaten Investitionen notwendig. Wir brauchen die Investitionen und die Innovationskraft der Unternehmen.

Insbesondere die Automobilindustrie stellt dies vor große Herausforderungen. Der weltweite Trend zu alternativen Antrieben inklusive der Elektrifizierung des Antriebsstrangs, aber auch die zunehmende Etablierung automatisierter Fahrfunktionen und neuer Mobilitätsdienstleistungen werden die industriellen Wertschöpfungsnetzwerke und die Produktion von Zulieferern und Automobilherstellern zum Teil tiefgreifend verändern. Die damit verbundenen Auswirkungen werden auch den Industriestandort und die Beschäftigung in Deutschland maßgeblich beeinflussen.

Im Rahmen der Konzertierte(n) Aktion Mobilität sind wir mit den Stakeholdern im Dialog darüber, wie die Unternehmen und Regionen dabei unterstützt werden können, vorhandene Kompetenzen stärker zu bündeln und neue Kompetenzen und Netzwerke aufzubauen, um neue Wertschöpfungschancen zu erschließen.

Die Bundesregierung arbeitet zudem daran, den Rechtsrahmen für automatisiertes und vernetztes Fahren in Deutschland weiterzuentwickeln. Damit sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit Deutschland sich zum Leitmarkt für hochautomatisiertes und vernetztes Fahren entwickelt.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass sich unser Mobilitätssystem in einer fundamentalen Umbruchphase befindet. Dieser Umbruch bietet mit den technologischen Treibern alternative

Antriebe, Automatisierung, Digitalisierung und Vernetzung jedoch auch große Chancen für Wirtschaft und Gesellschaft. Investitionen in diesen Bereichen sind Investitionen in Zukunftsmärkte. Deswegen kann und darf die Pandemie keinen Einfluss auf die Umsetzung unserer klimapolitischen Ziele haben. Wir müssen die Krise nutzen, um hier weiter voranzukommen.

Auch wenn ich der Haushaltsaufstellung 2021 hier nicht vorgreifen will, so kann ich doch sagen, dass wir weiterhin entschlossen sind, den Auswirkungen der Pandemie zielgerichtet zu begegnen, die notwendigen Konjunkturimpulse zu setzen und Deutschland schnell wieder auf einen Wachstumspfad zu führen. Trotz erheblicher Mindereinnahmen und Mehrausgaben wollen wir keine Abstriche beim Klimaschutz und digitalen Ausbau machen. Dies wäre kontraproduktiv. Wenn

wir die beginnende Stabilisierung der Wirtschaft nicht gefährden und wichtige Zukunftsinvestitionen weiter vorantreiben wollen, werden wir wohl auch im kommenden Jahr nicht ohne weitere Kredite auskommen.

Mir wurde die Frage gestellt, ob wir uns die Mobilitätswende nach Corona noch leisten können. Ich hoffe, dass ich Sie davon haben überzeugen können, dass die klare Antwort lautet: Wir können uns ein Scheitern der Mobilitätswende nicht leisten. Denn sonst würden wir unserer klimapolitischen Verantwortung nicht gerecht. Und wir würden unserem Land, das von Corona schon stark genug gebeutelt ist, zugleich zentrale Zukunftschancen verbrauchen.