

Nr. 22/06 vom 23.03.2022

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

Die Mobilitätspolitik in der neuen Legislaturperiode – Aussagen im Koalitionsvertrag und Erwartungen der Verkehrsträger

Berlin. „Die erforderlichen Entscheidungen zur Erreichung unserer Klimaschutzziele für 2030 und 2045 mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Mobilitätsbereiches werden wir treffen und die praktische Umsetzung deutlich beschleunigen. Mobilität ist für uns ein zentraler Baustein der Daseinsvorsorge, Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland mit zukunftsfesten Arbeitsplätzen.“ Welche Erwartungen die verschiedenen Verkehrsträger und Mobilitätsanbieter an diese Aussagen des Koalitionsvertrages der Ampel knüpfen und wie die Fraktionsvertreter im Deutschen Bundestag dazu stehen, wurde am 16. März 2022 im Rahmen des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ diskutiert.

Einleitend rief der Vorsitzende des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ und Referatsleiter für „Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität, Klimakabinett und Energie“ im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, MR Helge Pols, die Eckpunkte der im Koalitionsvertrag verankerten, mobilitätspolitischen Vorhaben in Erinnerung. Diese sähen künftig eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und bezahlbare Mobilität vor, die der flächendeckenden Verfügbarkeit einer leistungsfähigen Infrastruktur bedürfe und für deren Finanzierung und langfristige Absicherung der Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2022 mit einem Investitionsvolumen von über 19 Mrd. Euro am 16. März vom Bundeskabinett verabschiedet wurde. Er erinnerte daneben an das Klimaschutz-Sofortprogramm, mit dem der Bund das Klimaschutzgesetz novelliert habe und den Verkehr im laufenden Jahr klimafreundlicher gestalten will. Im Mittelpunkt stünden der Erhalt und die Modernisierung des Bestandes, etwa der Ingenieurbauwerke und Brücken, die Erhöhung der Kapazitäten im Schienenverkehr und schließlich ein angestrebter Infrastruktur-Konsens bei den Bundesverkehrswegen, der, parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung der drei Ausbaugesetze, die künftige Priorisierung der Verkehrswegeplanung zum Ziel habe. MR Pols kündigte schon für 2023 eine CO₂-Differenzierung bei der LKW-Maut an, um damit den Hochlauf der Null-Emissions- und Niedrig-Emissions-Fahrzeuge zu hebeln, sowie zugleich einen Kompensationsmechanismus für das Güterkraftgewerbe, um der Doppelbelastung durch die CO₂-Bepreisung und die CO₂-Differenzierung bei der Maut zu begegnen. Für den Bahnverkehr stellte er die Steigerung des Güterverkehrs um 25% bis 2030 und die Verdopplung der Verkehrsleistung im Personenverkehr in Aussicht. Dem Automobilverkehr versprach er ferner, den laufenden Transformationsprozess durch die enge Zusammenarbeit zwischen dem BMWK und dem BMDV fortzuführen und die Erhaltung der Wertschöpfung in der Automobilindustrie vor dem Hintergrund der Digitalisierung und Dekarbonisierung zu garantieren. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur solle dergestalt forciert werden, dass auch der künftige Bedarf bedient werden könne und sehe die Installation von 1 Mio. öffentlich zugänglichen Ladepunkten bis 2030 sowie 1000 Schnellladestandorte an Bundesfernstraßen vor.

Für den Luftverkehr rückte MR Pols das Luftverkehrskonzept in den Blick, mit dem Deutschland bis 2030 als Vorreiter beim CO₂-neutralen Fliegen bei gleichzeitiger

Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit etabliert werden solle. Daneben unterstrich er die Unterstützung der Bundesregierung für die Quoten bezüglich der PtL-Kraftstoffe.

Dr. Stefan Manke, Bereichsleiter der Geschäftsentwicklung und des Qualitätsmanagements bei der DB Energie GmbH, zeigte sich zufrieden mit den Ausbauplänen des Schienenverkehrs, vor allem mit der Verdopplung des Personenverkehrs bis 2030 und der Umsetzung des Deutschlandtakts, mahnte aber zugleich, dass es für die schnelle Umsetzung der Ziele vor allem des schnellen Kapazitätsausbaus bedürfe. Doch gerade diese umfangreichen Baumaßnahmen würden durch die langwierigen und kostenintensiven Planungs- und Genehmigungsverfahren ausgebremst, von deren im Koalitionsvertrag zugesicherter Beschleunigung in der Praxis bislang keinerlei Verbesserung zu vermerken sei. Daneben machte Dr. Manke darauf aufmerksam, dass der Ausbau der Bahnstrom-Infrastruktur, der mit etwa 150 Mio. Euro bis 2030 zu Buche schlägt, von der Bundesregierung bislang keinerlei Beachtung gefunden habe und es somit keinerlei Finanzierungsquellen gebe. Er bemängelte, dass es für die Dekarbonisierung des Bahnstrom-Netzes eine massive Finanzierungslücke gebe, die nicht durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung der Bundesregierung gedeckt sei und bezifferte diese bis 2030 mit bis zu 420 Mio. Euro. Für die vollständige Umstellung auf Erneuerbare Energien sei das Bahnstrom-Netz schlicht noch nicht ausgelegt. Die Finanzierung der sogenannten Umrichter, die die gewöhnliche Wechselspannung in die DB-eigene Frequenz von 16.5 Hertz und 110 KV Spannung konvertieren, sei nicht einmal zu 20% gesichert. Schließlich warb Dr. Manke dafür, dass der Bund neben den Finanzierungsplänen für die Schnelllade-Infrastruktur auch die Budgetfreimachung von Langsamlade-Infrastruktur in den Blick nehme und machte darauf aufmerksam, dass an Bahnhöfen nicht nur die Kapazität für 50.000 Ladepunkte verfügbar sei, sondern die Bahnhöfe zumeist von Pendlern frequentiert würden, deren Fahrzeuge langsam, d.h. im Laufe ihres Arbeitstages, aufgeladen werden könnten. Ähnlich verhalte es sich mit der Installation von PV-Anlagen auf den Bahnhofsdächern, wobei er die Einspeisung Erneuerbaren Stroms ins Netz in Aussicht stellte, sofern der Bund die Mittel zur Finanzierung der Anlagen freigebe.

Andreas Rade, Geschäftsführer des VDA Verband der Automobilindustrie e.V., stellte die Frage nach Möglichkeiten in den Raum, wie die Verkehrsträger Straße, Schiene und Luft zukünftig besser vernetzt werden können und bedauerte, dass der Koalitionsvertrag dazu keinerlei Perspektive biete. Er konstatierte außerdem, dass große Teile des Koalitionspapieres durch die geopolitische Krise beinahe obsolet geworden seien, weil mit dem Ukraine-Krieg im Mobilitätssektor nicht mehr die Verkehrsplanung allein im Vordergrund stehe, sondern im Einklang mit Industriepolitik und Energiepolitik auf die Agenda gesetzt werden müsse. Im Bereich der klimaneutralen Mobilität gab Rade zu bedenken, dass der Aspekt der sozialen Teilhabe nur durch bezahlbare Erneuerbare Energien zu gewährleisten sei und machte einen Querverweis darauf, dass die Bezahlbarkeit dieser klimaneutralen Mobilität im direkten Zusammenhang mit der Industrie, den Lieferketten und dem Freihandel stehe. Er kritisierte die mangelnde Geschwindigkeit beim Ausbau der Infrastrukturnetze und der Erneuerbaren Energien, die den zentralen Engpass im Mobilitätssektor darstellten. Rade machte deutlich, dass sich die deutsche Automobilindustrie klar zur Transformation zur Klimaneutralität bekenne, doch brauche es auch klare politische Weichenstellungen zur Erreichung dieser Ziele. In diesem Zusammenhang verwies er auf den Engpass bei der Ladesäuleninfrastruktur, der durch die Absenkung der dafür abgestellten Haushaltsmittel im Jahr 2023 noch brisanter werde. Er rechnete vor, dass zur Erreichung der ambitionierten Ziele im Bereich der E-Mobilität die Errichtung von 2000 Ladesäulen pro Woche von Nöten sei, von denen aktuell wöchentlich nur etwa 300 gebaut würden. Er forderte von der Politik konkret einen Lade-Gipfel, um den Rückständen adäquat zu begegnen und rief in Richtung der Abgeordneten dazu auf, die im Koalitionsvertrag gegründete „Allianz der Transformation“ mit konkreten und zeitnahen Gremien und Kommunikationsstrategien auszukleiden, um die Akzeptanz für die Ausbauziele zu etablieren.

Kritisch diskutiert wurde im Laufe der Veranstaltung die Frage, ob der Straßengüterverkehr elektrifiziert werden könne. Hierzu stellte MR Pols eine Strategieplattform „Transformation Automobilwirtschaft“ unter der Federführung des BMWK in Aussicht. Rade zeigte sich optimistisch, dass die entsprechende elektrische

Leistung technisch zukünftig durchaus zu den Rastplätzen transportiert und verfügbar gemacht werden könne. Von dieser Einschätzung zeigten sich nicht alle Teilnehmer überzeugt.

Dr. Katharina Kamilli, Leiterin für Klima- und Umweltschutz beim BDL Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V., machte die Zielsetzung der neuen Bundesregierung zum Ausgangspunkt ihres Beitrages, wonach Deutschland zum Vorreiter beim CO₂-neutralen Fliegen werden solle und gleichzeitig faire Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb gewahrt würden. Dabei gab sie zu bedenken, dass schon die bisherigen sozialen, ökologischen und verbrauchspolitischen Standards in Deutschland zu höheren Kosten und daher zu einer Verlagerung der Passagierströme zum Nachteil europäischer und deutscher Carrier geführt hätten. Zusätzlich würden diese Kosten durch die Maßnahmen des „fit-for-55“-Paketes noch steigen. Diese sähen etwa vor, dass für den Luftverkehr die Beimischungsquote von Sustainable Aviation Fuel (SAF) zum Treibstoff bis zum Jahre 2050 auf 63% steige. Dieses Kerosingemisch aus Luft und Ökostrom sei zurzeit fünfmal teurer als normales Kerosin. Daneben sehe das Paket eine Kerosinbesteuerung sowie eine Verschärfung des europäischen Emissionshandels vor, der für die Zeit ab 2027 die Nutzung von zu 100% kostenpflichtigen Zertifikaten zum Ziel hat. Dies führe zu einem noch größeren Carbon Leakage-Effekt und würde die europäischen Carrier noch stärker benachteiligen, warnte Kamilli. Denn die damit einhergehende Verlagerung der Passagierströme, die sich auf bis zu 60 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr summieren könnten, heiße lediglich, Emissionen zu verlagern und nicht etwa zu vermindern. Um diesen Gefahren zu begegnen, sprach sich Kamilli für entsprechende Gesetzesvorschläge aus. Um die Wettbewerbsverzerrungen sowie Carbon Leakage zu vermeiden, sollte etwa die SAF-Beimischungsquote allein auf den innereuropäischen Flugverkehr begrenzt und diese gleichzeitig angehoben werden, um der Zielsetzung zur Senkung der CO₂-Emissionen gerecht werden zu können, bzw. alternativ den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben werden, mit der Erhebung einer endziel- und passagierbezogenen Klimaabgabe die wettbewerbsverzerrenden Mehrkosten (Kostenlücke zwischen SAF und Kerosin) auszugleichen. Diese würden darüber hinaus durch die Förderung der Nutzung und Produktion von SAF kompensiert werden können. Um in puncto EU-ETS eine Wettbewerbsneutralität zwischen EU-Airlines und außereuropäischen Airlines herzustellen, unterbreitete Kamilli den Vorschlag einer Gleichstellung der Umsteigepassagiere, defacto also Umsteigepassagiere und deren Emissionen aus dem Emissionshandel auszuklammern.

Ralf Diemer, Geschäftsführer der eFuel Alliance e.V., machte sich eingangs aufgrund der außenpolitischen Lage für eine Diversifizierung der Energieversorgung stark und unterstrich in Bezug auf die globale Vernetzung der Wirtschaft, dass es eine Illusion sei, nationale Energie-Autarkie erreichen zu können. Er machte klar, dass Deutschland auch in Zukunft von Importen abhängig sein werde. In Bezug auf die eFuels-Strategie, die Wasserstoff ausdrücklich einschließt, bemängelte er, dass die entscheidenden Regulierungsinstrumente zum Hebeln der Energiewende und damit zur Installation einer Wasserstoffwirtschaft aktuell auf der europäischen Bühne verhandelt würden, ohne dass die Bundesregierung derzeit Positionen in die Verhandlungen einbringe oder Initiative zeige. Konkret nannte Diemer den aktuellen Diskurs rund um die Senkung der Energiesteuer. Er forderte stattdessen ein Energiesteuerrecht, in dem dekarbonisierte Energieträger steuerlich ausgenommen seien und somit angereizt würden. Gleichzeitig kritisierte er, dass eFuels bislang mit dem gleichen Satz besteuert würden wie fossile Energien. Mit Blick auf die Erneuerbare-Energien-Richtlinie bemängelte Diemer, dass der aktuelle Kommissionsvorschlag eine Treibhausgas-Minderungsquote bis 2030 von 20% beinhalte. Das sei zwar realisierbar, allerdings sei die Unterquote für Wasserstoff und eFuels zu niedrig und solle auf 5% erhöht werden. Mit einer solchen Quote könnten bis 2030 bis zu 70% der russischen Ölimporte ersetzt werden. Anschließend nahm Diemer die CO₂-Flottenregulierung der EU in den Blick, der zufolge die Neufahrzeuge aller in Europa verkauften Autos eines Fahrzeugherstellers einen definierten Grenzwert nicht überschreiten dürfen. Die CO₂-Emissionen würden entsprechend dieser Regulierungsweise am Auspuff gemessen. Dies führe aber zu einer gravierenden Verzerrung der Klimabilanz. Weil batteriebetriebene Elektrofahrzeuge im

Fahrzeugbetrieb keine Abgase emittieren, würden sie mit Null Gramm CO₂ je Kilometer berücksichtigt, obwohl der Strom, mit dem sie betrieben würden, im EU-Durchschnitt bisher noch zu 62 % aus fossilen Energieträgern wie Kohle und Gas erzeugt werde. Die mit klimaschonenden und -neutralen Kraftstoffen wie etwa eFuels betriebenen Fahrzeuge dagegen würden immer mit lokalen CO₂-Emissionen zu Buche schlagen. Zugespitzt hieße dies, dass ein Fahrzeug, das mit 100% fossil erzeugtem Strom fährt, in der Berechnung klimaschonender bewertet würde als ein mit klimaneutralen eFuels betanktes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Die Automobilhersteller könnten ihre CO₂-Ziele mit diesem Regulierungsinstrument ausschließlich durch die Umstellung auf Elektrofahrzeuge erreichen. Mit dem faktischen Verbrenner-Verbot ab 2035 würden nicht nur die Transformationslasten in der Industrie noch gesteigert, sondern auch die dringend benötigte Resilienz sei gefährdet und stünde der Diversifizierung der Klimastrategien entgegen. Um dem zu begegnen, riet Diemer nicht nur zu einer schrittweisen Änderung der CO₂-Regulierung durch die Anrechnung von klimaschonenden und -neutralen Kraftstoffen in der Flottenregulierung, sondern auch zu einer Anerkennung der eFuels als treibhausgasneutral. Den Automobilherstellern, deren Flottenziele bezüglich der E-Mobilität durch Verzögerungen im innereuropäischen Infrastrukturausbau gefährdet seien, wäre damit eine Alternative geboten. An die Politik richtete er den dringenden Appell, gesetzliche Anreize für die nötigen Milliardeninvestitionen zur Herstellung von eFuels zu setzen.

Entgegen den konkreten Problemen, die die Vertreter der verschiedenen Verkehrsträger in ihren Beiträgen präzise benannten, konzentrierten sich die anschließenden Beiträge der Politiker im Rahmen der Podiumsdiskussion mit Thomas Bareiß, Bundestagsabgeordneter der CDU/CSU-Fraktion, Matthias Gastel vom Bündnis 90/Die Grünen, und Martin Kröber aus der SPD-Fraktion auf die generellen Aussagen im Koalitionsvertrag. Gastel setzte sein Augenmerk auf die Umsetzung des Deutschlandtaktes und die Pläne zur Steigerung der Streckenkapazität, um die Verkehrswende zu forcieren. Die von Manke zuvor vorgetragene Hinweise, vor allem die Finanzierungslücken für diese ambitionierten Zielsetzungen, fanden jedoch kein Gehör. Auch Kröber nahm darauf keinerlei Bezug, sondern nahm die Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie die Personalengpässe in den Blick und verwies im Einzelnen auf das verfügbare Potenzial bei Gleisbauunternehmen für den Bau neuer Strecken. Darüber hinausgehende konkrete Vorschläge formulierte er nicht. Bareiß hingegen bemängelte das Fehlen von Investitions- und Planungssicherheit im Bundesverkehrswegeplan, das die Verlässlichkeit und Kontinuität gefährdeten und plädierte dafür, auch im Verkehrs- und Mobilitätsbereich weiterhin keine Technologie auszuschließen. Dem erteilte der Vertreter von Bündnis 90/Die Grünen Gastel eine sehr deutliche Absage.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9
zukunftsenergien.de
Twitter @FfZeV
LinkedIn @FfZeV