

Anlage 1

Vom Leitungsbereich auszufüllen		
Eingang	Registrierung/LMB	Abdruck (L, L1 und L2 erhalten immer einen Abdruck) PSts/PSts'in L <input type="checkbox"/> T <input type="checkbox"/> K <input type="checkbox"/> Sts/Sts'in Sch <input type="checkbox"/> H <input type="checkbox"/> SH <input type="checkbox"/>

Terminvorbereitung für Sts Höppner Anlass: Teilnahme am Verkehrsausschuss des BDI Datum: 03.05.2022 Ort: Berlin (ggf. Hybrid)	Sts H
	AL G
	UAL'in G 1/Brr 26.04.22
	RefL'in G 10 [REDACTED]
	Mitwirkung: G10, G 11, G14, G20, G22, G23, G25, Stab KM, DK10, DK20, DP22, E10, StB 24
	Bearbeitung: G10, [REDACTED]
	AZ: G 10/3111.1/5

Anlass/Rahmen

Herr Sts Höppner wird zwei Impulsvorträge von 5 Minuten zu den Themen „Klimaschutz im Verkehr“ und „Aktuelle Herausforderungen der Ukraine Krise“ halten. Für die anschließende Diskussion (Fragen nicht bekannt) sind außerdem diverse Sprechzettel beigelegt.

Teilnehmende

ca. 50 Teilnehmer aus dem BDI-Verkehrsausschuss.

Fachbegleitung

Nein.

Ablauf

Impulsvorträge mit anschließender Diskussion im zeitlichen Rahmen von 45-60 Minuten.

Inhaltsverzeichnis mit Terminangabe

Impuls „Klimaschutz im Verkehr“	Fach 01
Impuls „Herausforderungen der Ukraine-Krise“	Fach 02
Thema 1 Fit for 55	Fach 03
Thema 2 Klimaschutzsofortprogramm	Fach 04
Thema 3 Elektromobilität	Fach 05
Thema 4 Ladeinfrastruktur	Fach 06
Thema 5 klimafreundliche Nutzfahrzeuge	Fach 07
Thema 6 Wasserstoffmobilität	Fach 08
Thema 7 Erneuerbare Kraftstoffe	Fach 09
Thema 8 Auswirkungen des Krieges in der Ukraine (Kurzfassung)	Fach 10
Thema 9 Maßnahmen für die Logistikwirtschaft	Fach 11
Thema 10 Umsetzung 9 Euro-Ticket	Fach 12
Thema 11 Energieversorgungssicherheit	Fach 13
Thema 12 Verkehrsinfrastrukturinvestitionen	Fach 14
Thema 13 Bedarfsplanüberprüfung (G 11 liefert aktuell am 27.04.22)	Fach 15
Thema 14 Brückenmodernisierung	Fach 16
Thema 15 Lkw-Maut	Fach 16
Thema 16 Bahnpolitik (wichtige Themen)	Fach 18
Thema 17 Gigabitstrategie	Fach 19
Thema 18 Digitalisierung in der Mobilität	Fach 20
Thema 19 Mobilitätsdaten und Plattform	Fach 21



Hartmut Höppner

Staatssekretär

im Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Impulsvortrag zum Thema

Klimaschutz im Verkehr

beim Verkehrsausschuss des BDI

am 3. Mai 2022

(Redezeit ca. 5 Minuten)

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Einleitung

- Für die Sicherung unserer Lebensgrundlagen führt am Klimaschutz kein Weg vorbei.
- Mehr noch: Klimaschutz birgt auch Chancen für nachhaltiges Wirtschaften und neue Absatzmärkte für unsere Unternehmen.
- Zugegeben: Die Klimaziele bis 2030 sind sehr ambitioniert.
- Der Verkehrsbereich muss seine Treibhausgasemissionen bis 2030 um 48 % gegenüber 1990 reduzieren.

2. Klimaschutzsofortprogramm

- Die Projektionen zeigen, dass die bisher unternommenen Anstrengungen noch nicht ausreichen.
- Daher wird derzeit in der Bundesregierung ein Klimaschutz-Sofortprogramm mit zusätzlichen Maßnahmen beraten, das im Sommer 2022 vom Kabinett beschlossen werden soll.
- Für den Verkehrssektor ist der Antriebswechsel von überragender Bedeutung. Dabei stehen alternative Antriebe für Pkw und Lkw besonders im Fokus.
- Es gilt keinesfalls „The-Winner-takes-it-all“. Für verschiedene Anwendungen können unterschiedliche Technologien am besten geeignet sein. Dafür müssen wir offen sein.

3. Förderung alternativer Antriebe

- In Deutschland wollen wir zügig vorankommen und bei der Umsetzung der Klimaschutzziele Vorreiter sein.
- Dazu unterstützen wir die Dekarbonisierung der Antriebe technologieoffen mit verschiedenen Förderprogrammen in Milliardenhöhe.

- Mit der Förderrichtlinie Elektromobilität unterstützen wir die Beschaffung von E-Pkw und elektrischen Leicht- und Sonderfahrzeugen für kommunale und gewerbliche Flotten.
- Außerdem fördern wir technologieoffen die Beschaffung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen, von alternativen Antrieben für Busse im Personenverkehr und von alternativen Antrieben im Schienenverkehr.
- Entscheidend für den Hochlauf der Elektromobilität ist aber auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur: Laden muss so einfach und selbstverständlich werden wie Tanken.
- Bis Ende 2023 sollen im Deutschlandnetz mindestens 1.000 Schnellladestandorte aufgebaut werden.
- Mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur, den wir derzeit überarbeiten, bündeln wir Ziele und Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Bau und Energie.
- Auch erneuerbare Kraftstoffe wollen wir voranbringen, darunter neben fortschrittlichen Biokraftstoffen aus Abfall- und Reststoffen auch strombasierte Kraftstoffe, die sogenannten E-Fuels.
- Der Einsatz von E-Fuels ist insbesondere in Bereichen sinnvoll, in denen keine kostengünstigeren und effizienteren Alternativen bestehen. Dies gilt vor allem für den Schiffs- und Luftverkehr.
- Wir fördern deshalb technologieoffen und verkehrsträgerübergreifend die Forschung und Entwicklung sowie den Markthochlauf solcher Kraftstoffe.

4. Europäischer Klimaschutz / Fit For 55

- Auch die EU legt beim Klimaschutz ein sehr hohes Tempo vor, zuletzt im Juli 2021 mit dem Legislativpaket „Fit for 55“.
- Bis zum Jahr 2030 sollen die THG-Emissionen Europas schon um 55 % zurückgehen; 2050 will Europa als erster Kontinent klimaneutral sein.
- Die Bundesregierung unterstützt das Paket grundsätzlich, prüft aber die Vorschläge im Detail.

- Bei allen Maßnahmen gilt: Anstelle von Verboten sollen Fortschritt und Innovationen angereizt werden.
- Für den Verkehrsbereich sind folgende Dossiers hervorzuheben:
- Erstens: Das neue Emissionshandelssystem für die Bereiche Straßenverkehr und Wärme wird europaweit ein einheitliches Preissignal setzen.
- In Deutschland haben wir dies 2021 mit dem nationalen Emissionshandel bereits eingeführt.
- Ein europaweit einheitlicher CO₂-Preis wird fairere Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr bringen.
- Viele Mitgliedstaaten sind hier mit Blick auf steigende Energiepreise noch skeptisch – aber die Aussichten auf ein positives Ergebnis der Gespräche haben sich in den letzten Wochen deutlich verbessert.
- Zweitens: Die verbindlichen EU-Klimaziele werden voraussichtlich deutlich verschärft:
- Für Deutschland bedeutet dies mit Blick auf die Treibhausgasemissionen eine Anhebung des Einsparziels von 38 % auf 50 % bis 2030.
- Dies bewegt sich jedoch ungefähr in der Größenordnung, die das deutsche Klimaschutzgesetz bereits für den Verkehrssektor vorsieht.
- Drittens: Die CO₂-Zielwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden noch einmal angehoben.
- Hier öffnen die rasante Entwicklung der Elektromobilität, Produktionsankündigungen der Hersteller und der Hochlauf der Ladeinfrastruktur zusätzliche Handlungsspielräume.
- Der Vorschlag der EU-Kommission sieht bereits 2035 für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge einen vollständigen Ausstieg aus dem Verkauf neuer Verbrenner vor.
- Mit einer weiter hohen Dynamik in der EU ist zu rechnen.

- Daher ist zu begrüßen, dass die Industrie hier bereits das Tempo aufgenommen hat.
- Viertens sollen für den Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur verbindliche Ausbauziele vorgeschrieben werden.
- Dies ist besonders wichtig für die Absatzmöglichkeiten der Automobilindustrie in allen Mitgliedstaaten der EU und die Entwicklung der Wasserstoffwirtschaft.
- Hier ist Deutschland schon auf einem guten Weg. Wir werden mit unseren nationalen Maßnahmen die Forderungen der EU übertreffen.
- Die Bundesregierung setzt sich für einen zügigen Abschluss der Verhandlungen in Brüssel ein.
- Das bedeutet: Wir unterstützen die französische Ratspräsidentschaft dabei, möglichst noch in diesem Halbjahr Entscheidungen zu einzelnen Punkten zu erreichen.
- Wichtig ist, dass wir schnell handeln. Entscheidend ist aber auch, dass wir Lösungen finden, die für Wirtschaft und Verbraucher gut umzusetzen sind.

5. Schluss

- Beim notwendigen Strukturwandel auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität haben wir auch künftig die Erhaltung von wettbewerbsfähigen Arbeitsplätzen im Blick.
- Die Erschließung neuer Beschäftigungsfelder durch die Wirtschaft werden wir auch weiterhin mit zielgenauer Förderung flankieren.

VORBLATT

I. Kernaussagen der Vorbereitung

1. Zur Erreichung der Klimaschutzziele hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, bis 2030 15 Millionen Elektro-Pkw auf Deutschlands Straßen zu haben.
2. Es ist Aufgabe und Interesse der Automobilindustrie, die Skaleneffekte der inzwischen umfangreichen und ansprechenden Angebotspalette in niedrigere Kundenpreise umzusetzen.
3. Im Dezember 2021 wurden 83.078 Elektrofahrzeuge (vollelektrische und Plug-in-Hybride) in Deutschland zugelassen. Mit 50.283 rein elektrischen Fahrzeugen wurde ein neuer absoluter Höchstwert in den Neuzulassungen erreicht (vgl. Dezember 2021: 44.733 Fahrzeuge). Damit ergibt sich Ende Dezember 2021 ein **Gesamtbestand von ca. 1.301.436 Elektro-Fahrzeugen** (davon 1.234.265 Elektro-Pkw), mit 54,8 % mehr als die Hälfte vollelektrisch.

II. Politische Positionen/Interessen des Gesprächspartners

- Der VDA spricht sich für einen beschleunigten Ausbau der E-Mobilität inkl. Ladeinfrastruktur in Deutschland aus und fordert diesbezüglich mehr Engagement von der Bundesregierung.
- Die Schaffung der richtigen Standort- und Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie ist eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg der Transformation.
- Der Kauf von CO₂-armen Fahrzeugen (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) muss weiterhin unterstützt werden. Der Umweltbonus sollte daher von der Bundesregierung über das Jahr 2022 hinaus mit ausreichend finanziellen Mitteln hinterlegt werden.
- Die Klimaschutzziele im Verkehr sind nur dann erreichbar, wenn im Verkehrssektor zusätzlich zur Elektromobilität auch fortschrittliche Biokraftstoffe und E-Fuels zum Einsatz kommen.

II. BMDV-Positionen/-Interessen

- Um einen beschleunigten Markthochlauf für Elektro-Fahrzeuge zu gewährleisten, ist eine Weiterentwicklung und Fokussierung der BMDV-Programme für die kommenden Jahre erforderlich. Die Nachfrage nach passgenauer Förderung ist nach wie vor groß.
- Kommunale und gewerbliche Pkw-Flotten und Sonderfahrzeuge haben hohe innerstädtische Fahr- und Betriebsleistungen sowie eine hohe Sichtbarkeit. Sie stehen daher besonders im Mittelpunkt der BMDV-Förderrichtlinie Elektromobilität.

III. BMDV-Kernbotschaften

- Der Koalitionsvertrag der 20. Legislaturperiode sieht konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der Klimaziele im Verkehrssektor vor: Erhöhung des Mindestziels an Elektro-Pkw auf 15 Millionen Fahrzeuge, degressive Förderung von elektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden, Anpassung der Dienstwagenbesteuerung,
- Auf diese neuen Rahmenbedingungen muss sich die Automobilindustrie einstellen.

Referat: G23
Referatsleitung: [REDACTED]
Bearbeiter/in: [REDACTED]

Berlin, 18.01.2022
Hausruf: [REDACTED]
Hausruf: [REDACTED]

SPRECHZETTEL

Thema

Elektromobilität mit Batterie

I. Gesprächsziel

Meinungsaustausch

II. Gesprächsführungsvorschlag

- Die Bundesregierung verfolgt ambitionierte Klimaschutzziele im Verkehrsbereich. Mit 15 Millionen Elektro-Pkw bis 2030 soll Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität werden.
- Der Koalitionsvertrag sieht vor, eine degressive Förderung von elektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden anzustreben; insbesondere soll der positive Klimaschutzeffekt bei Plug-in-Hybriden durch eine Steigerung des nutzerseitigen elektrischen Fahranteils sowie eine fahrzeugeitige Erhöhung der elektrischen Mindestreichweite auf 80 km ab August 2023 angestrebt werden.
- Darüber hinaus wird es eine Änderung der Dienstwagenbesteuerung geben. Ab 2026 wird die begünstigte Dienstwagenbesteuerung nur noch für vollelektrische Pkw fortgeführt.
- Wesentlich zur Erreichung der Klimaschutzziele unter Erhaltung der Zukunftsfähigkeit der deutschen Automobilwirtschaft ist, dass die vorgegebenen Flottengrenzwerte eingehalten und die faktischen Zulassungsverbote für Verbrenner in der EU ernst genommen werden.
- Hierfür ist aus unserer Sicht notwendig, dass die Produktionskapazitäten für Elektrofahrzeuge ausgeweitet und ein breites und bezahlbares Fahrzeugangebot für die Kundinnen und Kunden geschaffen werden.
- Die Klimafreundlichkeit von Fahrzeugen und damit zukünftig einhergehende Kostenvorteile sollten als Verkaufsargumente stärker in den Fokus rücken.
- Außerdem regen wir die konsequente und zeitnahe Umstellung der Produktion auf Elektrofahrzeuge an – dabei muss auch das Personal

und der Erhalt von Arbeitsplätzen berücksichtigt und erforderliche Aus- und Weiterbildungsangebote geschaffen werden.

- Das BMDV ist bereits seit 2010 in der Förderung der Elektromobilität aktiv. Mit der „Förderrichtlinie Elektromobilität“ wird gezielt die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und zugehöriger Ladeinfrastruktur, insbesondere in kommunalen und gewerblichen Flotten sowie Elektromobilitätskonzepten Forschungs- und Entwicklungsvorhaben gefördert.

III. Sachstand der Elektromobilitätsförderung durch das BMDV

- Der Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland nimmt weiter Fahrt auf. Im Dezember 2021 wurden insgesamt 83.078 Elektrofahrzeuge (davon 50.283 rein elektrische Fahrzeuge) neu zugelassen. Für das gesamte Jahr 2021 ergeben sich damit Neuzulassungen von 699.941 Elektrofahrzeugen (Anteil von 21,6 % über alle Antriebsarten), darunter 374.149 rein elektrische Fahrzeuge (Anteil von 11,5% über alle Antriebsarten). Dies entspricht einer Steigerung von 71,4% gegenüber dem Vorjahr für Elektrofahrzeuge und 80,3 % für vollelektrische Fahrzeuge.
- Zu Ende Dezember wächst der Gesamtbestand in Deutschland auf **1.301.436 Elektrofahrzeuge (davon 1.233.127 E-Pkw)**.
- Im Juli wurde das Ziel, bis 2020 eine Million elektrisch betriebene Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen, mit nur geringfügiger Verspätung erreicht (Zielsetzung des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität aus 2009, NEE).
- Zum Markthochlauf der Elektromobilität trägt insbesondere der Umweltbonus des BMWK bei. Mit Einführung der vom BMWi eingebrachten **Innovationsprämie** für E-Fahrzeuge am 8. Juli 2020 wurde der staatliche Umweltbonus-Anteil noch einmal verdoppelt. Im Dezember 2021 verkündete BMWi die Verlängerung der Innovationsprämie um ein Jahr bis Ende 2022. Der Koalitionsvertrag 2021 sieht vor, eine degressive Förderung von elektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden anzustreben. Insbesondere soll der positive Klimaschutzeffekt bei Plug-in-Hybriden durch eine Steigerung des nutzerseitigen elektrischen Fahranteils sowie eine fahrzeugseitige Erhöhung der elektrischen Mindestreichweite auf 80 km ab August 2023 angestrebt werden. Dies erfordert eine Anpassung der Umweltbonus-Richtlinie durch das BMWK.
- Die Förderrichtlinie Elektromobilität wurde Ende 2020 stärker auf gewerbliche Flotten und den Pkw-Bereich ausgerichtet, um so den weiteren Markthochlauf noch zielgerichteter und passgenauer zu unterstützen. Bis 2025 planen wir pro Jahr rd. 30 Mio. Euro dafür ein. In 2022 wird es weitere Aufrufe zur Beschaffung, Elektromobilitätskonzepten und im Bereich Forschung und Entwicklung geben.

- Zusätzlich fördert das BMDV klimaschonende Nutzfahrzeuge (1,6 Mrd. Euro bis 2024), alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr (1,25 Mrd. Euro bis 2025) und alternative Antriebe im Schienenverkehr mit entsprechenden Förderrichtlinien.
- Darüber hinaus stehen dem BMDV für den Zeitraum 2022-2024 ca. 1,54 Mrd. Euro für die Förderung Erneuerbarer Kraftstoffe zur Verfügung. Zur Nutzung dieser Finanzmittel werden derzeit Fördermaßnahmen für erneuerbare Kraftstoffe (fortschrittliche Biokraftstoffe und E-Fuels) erarbeitet und umgesetzt: Neben der Förderung des Baus und Betriebs einer Entwicklungsplattform für Power-to-Liquid Kraftstoffe werden mit der Förderrichtlinie Entwicklung anwendungsorientierte Entwicklungs- und Demonstrationsprojekte sowie Innovationscluster für erneuerbare Kraftstoffe gefördert. Die Förderrichtlinie Markthochlauf zielt auf die Förderung von Investitions- und Betriebskosten bei der Produktion von strombasiertem Kerosin im industriellen Maßstab ab. In 2022 wird voraussichtlich eine neue Förderrichtlinie Erzeugung veröffentlicht, mit der Investitionen in Umrüstung oder Neubau von Erzeugungsanlagen für erneuerbare Kraftstoffe gefördert werden soll.

IV. Position des Gesprächspartners:

- Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) gehört mit rund 600 Mitgliedsunternehmen zu den einflussreichsten Interessenverbänden der deutschen Automobilindustrie.
- Der VDA spricht sich für einen beschleunigten Ausbau der E-Mobilität in Deutschland aus und fordert diesbezüglich mehr Engagement von der Bundesregierung.
- Im Juni 2021 hat der VDA einen 15-Punkte-Plan für den Ausbau der Elektromobilität veröffentlicht. Darin fordert er u.a. den Ausbau der Ladeinfrastruktur, finanzielle Unterstützung für Käufer von E-Autos über das Jahr 2022 hinaus sowie eine stärkere Förderung von E-LKW.
- Der VDA vertritt die Ansicht, dass die Klimaschutzziele bis 2050 im Verkehrssektor nur dann erreichbar sind, wenn zusätzlich zur Elektromobilität mit grünem Strom auch fortschrittliche Biokraftstoffe und E-Fuels eingesetzt werden. Regenerative Kraftstoffe seien die einzige Möglichkeit, die derzeitige Bestandsflotte zu adressieren und damit zur sofortigen CO₂-Reduktion im Straßenverkehr beizutragen.