

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),  
Lisa Badum, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/12662 –**

### **Wirkung, Kosten und Umsetzung der „Klimamaßnahmen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat ein Klimakabinett eingesetzt, um unter anderem Maßnahmen zur Erreichung des Klimaschutzziels im Verkehr für das Jahr 2030 zu beschließen. Die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen nach dem Ziel der Bundesregierung bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent reduziert werden, doch derzeit liegen sie noch fast so hoch wie im Vergleichsjahr 1990 (vgl. [www.tagesschau.de/faktenfinder/co2-emissionen-103.html](http://www.tagesschau.de/faktenfinder/co2-emissionen-103.html)).

Am 29. Mai 2019 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mitgeteilt, bei der damaligen Sitzung des Klimakabinetts der Bundesregierung mehr als 50 Klimaschutzmaßnahmen vorgestellt zu haben (vgl. <https://twitter.com/bmvi/status/1133693360278069248>). Veröffentlicht wurde jedoch eine Liste, in der weniger als 50 Maßnahmen enthalten waren (vgl. [www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/K/massnahmen-klimaschutz-in-der-verkehrspolitik.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/K/massnahmen-klimaschutz-in-der-verkehrspolitik.pdf?__blob=publicationFile)). Am 28. Juni 2019 hat das Bundesverkehrsministerium eine neue Maßnahmenliste vorgelegt, die nach Rechnung des Bundesministeriums 53 Maßnahmen in sechs Maßnahmenfeldern benennt. Für jedes Maßnahmenfeld nennt das Bundesministerium eine Gesamtmenge an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch die Maßnahmen eingespart werden sollen (vgl. [www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/K/aktiver-klimaschutz-in-der-verkehrspolitik.html](http://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/K/aktiver-klimaschutz-in-der-verkehrspolitik.html)).

Nach Ansicht der Fragesteller handelt es sich bei den Maßnahmen, aus denen in den folgenden Fragen zitiert wird, weder um ausreichend konkretisierte noch vollständig neue Maßnahmen. Folglich lassen sich die tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Reduktionsmengen nicht ermitteln oder belegen. Auch der zusätzliche Finanzierungsbedarf durch die vorgeschlagenen Maßnahmen wird nicht quantifiziert.

1. Inwiefern bezieht sich der „Mittelanstieg auf 3 Mrd. Euro p. a. für die Schiene“ ausschließlich auf die Bedarfsplanprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan, und wann, und wie wird die Bundesregierung diese Mittel bereitstellen?

Höhe und Verwendung der Mittel für den Neu- und Ausbau der Schienenwege sind Gegenstand der laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz (Klimakabinett), so dass eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich ist.

2. Welche konkreten „Engpässe auf der Schiene“ wird die Bundesregierung über die bereits angekündigten oder eingeleiteten Maßnahmen hinaus bis wann „beseitigen“, und insbesondere welche „zehn am stärksten frequentierten Verkehrsknotenpunkte und -strecken“ werden bis wann ausgebaut?

Die wesentlichen Maßnahmen des Bedarfsplans zur Beseitigung der wichtigsten Engpässe im Schienennetz sind:

- Großknoten (Hamburg, Hannover, Köln, Frankfurt am Main, Mannheim, München),
- 740-Meter-Netz,
- Optimiertes Alpha E mit Bremen (Hamburg/Bremen–Hannover),
- Rhein-Ruhr-Express (RRX),
- ABS Hagen–Siegen–Hanau (Ruhr-Sieg),
- ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt,
- NBS Frankfurt–Mannheim,
- ABS/NBS Molzau–Graben Neudorf–Karlsruhe,
- Ostkorridor, einschließlich Uelzen–Stendal,
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel.

Hinzu kommen noch zwei zur Fahrzeitverkürzung für den Deutschland-Takt zentrale Aus-/Neubauvorhaben, die ebenfalls der Engpassbeseitigung dienen, da sie die Kapazität von heute als überlastet gemeldeten Schienenwegen erhöhen:

- ABS/NBS Hannover–Bielefeld–Hamm,
- ABS/NBS Burgsinn–Gemünden–Würzburg–Nürnberg.

Der Zeitpunkt der Fertigstellung aller Maßnahmen ist derzeit nicht abschätzbar.

3. Bis wann wird die Bundesregierung welche Schienenwege „elektrifizieren“, bis wann wird die Bundesregierung welche zusätzlichen Finanzierungsmittel bereitstellen, die über die Angaben in der Antwort auf die Schriftliche Frage 128 auf Bundestagsdrucksache 19/11950 hinausgehen, und wie viel Prozent der Strecken sollen bis zum Jahr 2030 elektrifiziert sein?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

4. Wie geht die Maßnahme, eine „attraktive Taktung und schnelles Umsteigen [zu] fördern“, über die Pläne um das Vorhaben Deutschlandtakt hinaus, und wann soll die Maßnahme umgesetzt werden?

Die Maßnahme „attraktive Taktung und schnelles Umsteigen fördern“ ist im Vorhaben Deutschlandtakt enthalten. Auswirkungen sind ab der Fahrplanperiode 2022 zu erwarten.

5. Was erachtet die Bundesregierung als „Grüne Bahn“, wann und wie wird die Bundesregierung die ‚Grüne Bahn‘ ausbauen“, und welche Ziele und Zwischenziele setzt sie sich dabei?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

6. Auf welche Weise geht die Maßnahme, den „Schienenpersonenverkehr [zu] digitalisieren“, über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen, z. B. das Konzept „Digitale Schiene Deutschland“, hinaus, welche Gesamtkosten neben den bereits genannten Kosten zum Starterpaket (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 77 auf Bundestagsdrucksache 19/11757) entstehen durch diese Maßnahme, und wann und auf welche Weise erfolgt die dafür erforderliche Mittelbereitstellung?

Die Regierung hat das Starterpaket „Digitale Schiene Deutschland“ in den Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2020 aufgenommen. Hinsichtlich des über das Starterpaket hinausgehenden Mittelbedarfs können aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz keine Aussagen getroffen werden.

7. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vorlegen, um die „Mehrwertsteuer für den Fernverkehr von 19 Prozent auf 7 Prozent“ zu senken, und ab wann soll der geringere Mehrwertsteuersatz gelten?

Die Abstimmung innerhalb der Bundesregierung ist noch nicht abgeschlossen. Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

8. Auf welche Weise wird die Bundesregierung durch eine Erhöhung der Bundesmittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz die „Kapazitäten ausbauen“ bzw. den Ausbau sicherstellen und die „Angebotsqualität verbessern“ bzw. eine Verbesserung sicherstellen, und wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass diese zusätzlichen Maßnahmen überhaupt erfolgen können, wenn über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auch Projekte zur Elektrifizierung von Bahnstrecken finanziert werden sollen (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 128 auf Bundestagsdrucksache 19/11950)?

Die Abstimmung innerhalb der Bundesregierung ist noch nicht abgeschlossen. Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

9. Wann, und wie wird die Bundesregierung die „Förderung von Elektrobussen verstärken“, inwiefern handelt es sich dabei um Maßnahmen abseits des bereits bekannten Sofortprogramms „Saubere Luft“, und um welche zusätzlichen Mittel wird die Bundesregierung die Förderrichtlinie „Elektromobilität“ und die Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr bis wann aufstocken?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

10. Wann wird die Bundesregierung im Fahrradbereich den Mittelanstieg für „Schnellwege, Parkmöglichkeiten“, „Sonderprogramm Stadt“ und „Sonderprogramm Deutschland-Routen“ jeweils umsetzen?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

11. Um welche Höhe soll der Mittelanstieg für „Schnellwege, Parkmöglichkeiten“, „Sonderprogramm Stadt“ und „Sonderprogramm Deutschland-Routen“ jeweils erfolgen (bitte derzeitige Mittel für „Schnellwege, Parkmöglichkeiten“, „Sonderprogramm Stadt“ und „Sonderprogramm Deutschland-Routen“ im Bundeshaushalt jeweils mit Titelbezeichnungen und aktueller Fördersumme sowie die jeweils geplante Mittelerrhöhung für die Jahre 2020 und 2021 auflisten)?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

12. Wann, und wie wird die Bundesregierung „fahrradfreundlichere Rahmenbedingungen schaffen“, und inwiefern geht diese Maßnahme über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen wie der Novelle der Straßenverkehrsordnung oder der Arbeiten am Nationalen Radverkehrsplan hinaus?

Über bereits eingeleitete Maßnahmen (StVO-Novelle, Neuaufstellung des NRVP) und die Fortführung bestehender Förderprogramme werden 2019 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstmals investive „Modellvorhaben als Leuchttürme des Radverkehrs“ gefördert. Darüber hinaus sind die noch laufenden Beratungen im Kabinettausschuss Klimaschutz abzuwarten.

13. Aus welchem Grund enthält dieser Maßnahmenbereich trotz der Erwähnung des Fußverkehrs im Titel keine Klimaschutzmaßnahmen für den Fußverkehr, und welche Klimaschutzmaßnahmen im Bereich des Fußverkehrs wird die Bundesregierung bis wann umsetzen?

Die bereits laufenden Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs (NRVP-Projekte, Verkehrssicherheitskampagnen) sind auch Klimaschutzmaßnahmen.

14. Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> werden jeweils durch die 13 in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die 13 in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

#### Klimaschutzmaßnahmen bei alternativen Kraftstoffen

15. Wann wird die Bundesregierung die „Strategie ‚Wasserstoff erneuerbare Kraftstoffe‘“ vorlegen, welche Schwerpunkte und Maßnahmen wird sie besitzen, wie wird sie sich von der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung unterscheiden, und wann, und auf welche Weise wird die Strategie anschließend gesetzlich verankert?

Die Bundesregierung beabsichtigt, Ende 2019 eine Nationale Strategie Wasserstoff vorzulegen. Eine diese ergänzende gesetzliche Regelung ist nicht vorgesehen. Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie konzentriert sich auf den Verkehrsbereich; sie betrachtet sämtliche alternativen Antriebe und Kraftstoffe sowie deren Infrastrukturen.

16. Wann, und wie wird die Bundesregierung einerseits bei Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen und andererseits bei Biokraftstoffen „Forschungs- und Entwicklungslücken schließen“, und um welche Lücken handelt es sich konkret?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

17. Wann, und wie wird die Bundesregierung einerseits bei Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen und andererseits bei Biokraftstoffen „Erzeugungsanlagen fördern“, und welche Mengen alternativer Kraftstoffe sollen bis zum Jahr 2030 jeweils jährlich produziert werden?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

18. Wann, und wie wird die Bundesregierung einerseits bei Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen und andererseits bei Biokraftstoffen eine „Beimischungsquote einführen“, und in welcher Höhe und für welche Kraftstoffe soll diese Quote für welche Jahre und für welche Regelungsadressaten gelten?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

19. Wann wird die Bundesregierung das „Aufbauprogramm mit einem Volumen von 2 Milliarden Euro“ starten, welche Laufzeit wird es besitzen, welche Kraftstoffe wird es betreffen, und wie wird die Bundesregierung das Programm gestalten (bitte unter Nennung der Ziele, Förderbedingungen, berechnete Antragsteller und Förderhöhen auflisten)?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

20. Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> werden jeweils durch die sieben in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die sieben in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

21. Welche Produktionsmengen von strombasierten Flüssigkraftstoffen und deren Anteil am Kraftstoffverbrauch im Verkehrssektor in Deutschland hält die Bundesregierung im Jahr 2030 für realistisch, wenn beispielsweise Vertreter des Mineralölkonzerns Shell betonen, dass solche strombasierten Kraftstoffe in marktrelevanten Mengen „nicht vor 2030, teilweise auch noch später“ ([www.automobil-produktion.de/technik-produktion/forschung-entwicklung/synthetische-kraftstoffe-loesung-oder-sackgas-se-317.html](http://www.automobil-produktion.de/technik-produktion/forschung-entwicklung/synthetische-kraftstoffe-loesung-oder-sackgas-se-317.html)) zur Verfügung stehen, und wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> werden durch strombasierte Kraftstoffe bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

#### Klimaschutzmaßnahmen im Güterverkehr

22. Welche Strecken mit welcher Länge werden im Rahmen der Maßnahme, die „Infrastruktur für bis zu 740m lange Güterzüge“ zu schaffen, für die Nutzung durch 740 m lange Güterzüge ausgebaut, und inwiefern handelt es sich um Maßnahmen, die über die bekannten 75 Einzelmaßnahmen (vgl. Antworten auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 19/11024 und 19/11915) hinausgehen?
23. Welche Kosten entstehen dabei pro Strecke und Jahr, in welchen Jahren stehen die Strecken zur Verfügung, und wann, und auf welche Weise wird die Bundesregierung die Finanzierungsmittel bereitstellen?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wegen der unterschiedlichen Planungsstände der Vorhaben des Bedarfsplans sind keine Aussagen möglich, um wie viele über das Projekt „Überholgleise für 740 m-Züge“ hinausgehende Maßnahmen es sich handelt und welche Strecken davon betroffen sein werden. Insofern und vor dem Hintergrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss „Klimaschutz“ ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

24. Auf welche Weise geht die Maßnahme, den „Schienengüterverkehr [zu] digitalisieren“, über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen, z. B. das Konzept „Digitale Schiene Deutschland“, hinaus, welche Gesamtkosten neben den bereits genannten Kosten zum Starterpaket (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 77 auf Bundestagsdrucksache 19/11757) entstehen durch diese Maßnahme, und wann und auf welche Weise erfolgt die dafür erforderliche Mittelbereitstellung?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

25. Auf welche Weise, die über die bisherigen Maßnahmen und insbesondere die bis Ende 2021 geltende Förderrichtlinie hinausgeht (vgl. Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/10086), wird die Bundesregierung den „kombinierten Verkehr ausbauen“, welche zusätzlichen Finanzierungsmittel sind dafür notwendig, und wann, und auf welche Weise wird die Bundesregierung diese Mittel bereitstellen?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

26. Wann, und wie wird die Bundesregierung den „Schienengüterverkehr elektrifizieren“ bzw. „weg von den Diesel-Triebwagen“ kommen, bis wann wird die Bundesregierung welche zusätzlichen Finanzierungsmittel für Züge und Infrastruktur bereitstellen, die über die Angaben in der Antwort auf die Schriftliche Frage 128 auf Bundestagsdrucksache 19/11950 hinausgehen, und wie viel Prozent der Strecken sollen bis zum Jahr 2030 elektrifiziert sein?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

27. Wann, und wie wird die Bundesregierung „Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt“ umsetzen, wie gehen diese Maßnahmen über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen sowie über die in der Maßnahmenliste genannten Beispiele hinaus, und welche vordringlichen Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan sollen, wie in den Beispielen ausgeführt, schneller umgesetzt werden?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

28. Wann, und wie wird die Bundesregierung die „Förderung alternativer Antriebe für Binnenschiffe“ umsetzen, und inwiefern wird sie insbesondere das „Förderprogramm zur Modernisierung der Binnenschifffahrt“ weiterentwickeln (bitte unter Nennung der Ziele, Förderbedingungen, berechnete Antragsteller und Förderhöhen beantworten)?

Die Bundesregierung hat das Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ seit 2015 so weiterentwickelt, dass u. a. die Ausrüstung von Binnenschiffen mit Motoren, die mit alternativen Kraftstoffen wie verflüssigtem Erdgas (LNG), komprimiertem Erdgas (CNG), Flüssiggas (LPG), Wasserstoff oder Methanol betrieben werden, sowie rein elektrischen Antrieben, diesel- und gaselektrischen Antrieben und Hybridantrieben gefördert werden können. Das Förderprogramm soll über den 31. Dezember 2019 bis zum 31. Dezember 2020 fortgesetzt werden.

Die Förderrichtlinie soll zum 1. Januar 2020 novelliert werden. Durch die Förderung sollen Anreize für Investitionen in emissionsärmere Motoren, emissionsmindernde Technologien und lärmindernde Maßnahmen gesetzt werden. In diese Novellierung sollen sowohl die Empfehlungen aus der Evaluierung des Förderprogramms als auch Vorschläge der Fachverbände einfließen. Der Fördersatz erhöht sich für mittlere Unternehmen um 10 Prozent und für kleine Unternehmen um 20 Prozent.

29. Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> werden jeweils durch die acht in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die acht in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

30. Warum werden im Bereich des Güterverkehrs nach Kenntnis der Bundesregierung nur geringe jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionsminderungen erreicht, und aus welchem Grund kann über eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene keine stärkere Emissionsminderung erzielt werden?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

Klimaschutzmaßnahmen für den Pkw-Bereich

31. Wann, für welchen Zeitraum, für welche Fahrzeuge, für welche Antriebe, für welche Nutzer und um welche Beträge abseits der im Dokument aufgeführten Beispiele wird die Bundesregierung das „Niveau der Kaufprämie erhöhen“?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

32. Wann, und wie wird die Bundesregierung im Rahmen der Kaufprämie den „Umstieg bei gewerblichen Vielfahrern besonders unterstützen“ und die „Planungssicherheit erhöhen“?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

33. Wann, in welcher Höhe, für welchen Zeitraum, für welche Fahrzeuge, für welche Antriebe und für welche Nutzer wird die Bundesregierung eine „Kaufprämie auch für E-Gebrauchtfahrzeuge“ einführen?

Die Weiterentwicklung der Förderung der Elektromobilität ist u. a. Gegenstand der noch laufenden Beratungen im Kabinettausschuss Klimaschutz.



34. Wann, und wie wird die Bundesregierung die „Dienstwagensteuer stärker nach CO<sub>2</sub> differenzieren“, in welcher Höhe werden „umweltfreundliche Dienstwagen [...] geringer besteuert als Fahrzeuge mit höherem CO<sub>2</sub>-Ausstoß“, in welcher Weise werden im Gegenzug Fahrzeuge mit höherem CO<sub>2</sub>-Ausstoß höher besteuert, und inwiefern wird die Bundesregierung die Besteuerung grundsätzlich an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeuge koppeln?
35. Wie wird die Bundesregierung die „öffentliche Ladeinfrastruktur fördern“, wie wird sie insbesondere das Förderprogramm „Ladeinfrastruktur“ anpassen bzw. um welche Summe wird sie es aufstocken, und wie viele öffentliche Ladepunkte sollen bis zum Jahr 2030 zur Verfügung stehen?
36. Wie wird die Bundesregierung die „private Ladeinfrastruktur fördern“, welche neuen Förderprogramme wird sie schaffen, und wie viele private Ladepunkte sollen bis zum Jahr 2030 zur Verfügung stehen?

Die Fragen 34 bis 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

37. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vorlegen, um das Miet- und Wohneigentumsrecht so zu reformieren, dass es für Mieter und Wohnungseigentümer in Mehrfamilienhäusern leichter wird, eine Ladestation an den Hausstellplätzen zu installieren?

Ein Gesetzentwurf zur Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes und des Mietrechts, der unter anderem Vorschläge für Erleichterungen beim Einbau von Ladeeinrichtungen in Wohnungseigentumsanlagen und Mietobjekten enthält, soll in diesem Jahr vorgelegt werden.

38. Wann wird das Bundeskabinett das „Gesetzesvorhaben zum beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität“ (vgl. [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/elektromobilitaet-wird-schneller-ausgebaut.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/elektromobilitaet-wird-schneller-ausgebaut.html)) voraussichtlich beschließen, aus welchem Grund erarbeitet das Bundesverkehrsministerium Gesetzentwürfe im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz („Einbau von Ladeinfrastruktur in Gebäuden (u. a. WEG/Mietrecht)“, vgl. ebd.), und wie verhält sich diese Initiative des Bundesverkehrsministeriums zur Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Wohneigentumsrecht sowie zu den Vorarbeiten des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz?

Das Gesetzesvorhaben zum beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität ist eine Initiative des BMVI zur Beseitigung der gesetzlichen Hemmnisse beim Aufbau von Ladeinfrastruktur und des Hochlaufs der Elektromobilität. Die Anpassung des Mietrechts und des WEG-Rechts sind in diesem Vorhaben enthalten. Die Zuständigkeit für das Miet- und Wohneigentumsrecht liegt beim Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.

39. Wie wird die Bundesregierung die „gewerbliche Ladeinfrastruktur fördern“, welche neuen Förderprogramme wird sie schaffen, und wie viele gewerbliche Ladepunkte sollen bis zum Jahr 2030 zur Verfügung stehen?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

40. Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> werden jeweils durch die 13 in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die 13 in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

#### Klimaschutzmaßnahmen für Nutzfahrzeuge

41. Ab wann, für welche Fahrzeuge, für welche Antriebe, für welche Nutzer, in welcher Höhe und für welchen Zeitraum wird die Bundesregierung im Rahmen der „staatliche[n] Kaufprämie für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben“ die „Mehrkosten fördern“, und inwiefern wird sich diese Förderung vom bestehenden Förderprogramm „Energieeffiziente und/oder CO<sub>2</sub>-arme schwere Nutzfahrzeuge“ unterscheiden?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

42. Ab wann, in welcher Höhe, für welche Fahrzeuge und für welchen Zeitraum wird die Bundesregierung die „Lkw-Maut nach CO<sub>2</sub> differenzieren“?

Der europäische Rechtsrahmen für eine solche Differenzierung wird derzeit in der zuständigen Ratsarbeitsgruppe zur Novelle der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (1999/62/EG bzw. 2006/38/EG, sog. Eurovignetten-Richtlinie) erarbeitet. Die Ausgestaltung einer solchen CO<sub>2</sub>-Differenzierung erfolgt in Abhängigkeit der revidierten Richtlinie.

43. Wie wird die Bundesregierung „genügend H<sub>2</sub>-Tankstellen sicherstellen“, wie viele Wasserstofftankstellen sollen bis zum Jahr 2030 für welche Fahrzeuge zur Verfügung stehen, und wie wird sie bestehende Förderprogramme anpassen bzw. aufstocken, um dieses Ziel zu erreichen?

Die Bundesregierung unterstützt den Aufbau eines Netzes von Wasserstofftankstellen über die Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP). Die Förderintensität hängt von den für das NIP zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ab.

Der Nationale Strategierahmen der Bundesregierung für die Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe Text (AFID) sieht bis 2020 den Aufbau von 100 Wasserstofftankstellen für Straßenfahrzeuge vor. Unabhängig vom Fahrzeugbestand wird ein initiales Tankstellennetz mit 700 bar-Technologie geschaffen. Danach erfolgt der weitere Ausbau in Abhängigkeit

des Hochlaufs der Fahrzeugzahlen, so dass bis 2025 deutschlandweit insgesamt bis zu 400 und bis 2030 bis zu 1000 Tankstellen verfügbar sein werden. Nach Vorliegen der Empfehlungen der von der Bundesregierung eingesetzten Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität und im Rahmen der Evaluation der AFID werden die Ziele gegebenenfalls neu bewertet.

44. Wie wird die Bundesregierung „Lademöglichkeiten für Batterie-Lkw schaffen“, welche Förderprogramme wird sie dafür anpassen oder neu schaffen (bitte unter Nennung der Ausbauziele, Förderbedingungen, berechnete Antragsteller und Förderhöhen auflisten), wie viele Ladepunkte sollen im Jahr 2030 zur Verfügung stehen, und wie viele Fahrzeugen sollen die Ladepunkte im Jahr 2030 nutzen können?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

45. Wann, und wie wird die Bundesregierung „Oberleitungen für Pendelstrecken einrichten“, welche Strecken wird dies betreffen, auf welche Weise bzw. mit welchen Förderprogrammen wird die Bundesregierung den Aufbau unterstützen (bitte unter Nennung der Förderbedingungen, der Standorte, der berechtigten Antragsteller und der Förderhöhen auflisten), wie viele Fahrzeuge sollen die Strecken im Jahr 2030 nutzen, und wie viele Kilometer Oberleitungen sollen im Jahr 2030 errichtet sein?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

46. Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> werden jeweils durch die acht in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die acht in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

#### Klimaschutzmaßnahmen für die Digitalisierung

47. Wann, und wie wird die Bundesregierung „superschnelle Mobilfunknetze und Breitband ermöglichen“, und wie geht diese Maßnahme über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen hinaus?

Mit der Versteigerung von Frequenzen im Jahr 2015 sowie weiteren Frequenzen in den Bereichen 2 GHz und 3,5 GHz im Jahr 2019 wurde ein wichtiges Flächen- sowie Kapazitätsspektrum für den Ausbau der Mobilfunknetze bereitgestellt. Weitere Maßnahmen werden im Rahmen der Gesamtstrategie zur Mobilfunkversorgung erarbeitet. Es ist das Ziel der Bundesregierung im Bereich des Breitbandausbaus bis zum Jahr 2025 einen flächendeckenden Ausbau mit Gigabit-Netzen zu erreichen. Der Glasfaserausbau findet vorrangig privatwirtschaftlich durch die Netzbetreiber statt. Das Bundesförderprogramm für den Breitbandausbau fördert die Breitbandverfügbarkeit insbesondere in ländlichen Regionen. Diese Maßnahmen wurden bereits begonnen bzw. anderweitig angekündigt.

48. Wann, und wie wird die Bundesregierung „praxisnahe Anwendungen erproben“, wie trägt eine reine Erprobung zum Klimaschutz bei, und wie geht diese Maßnahme über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen sowie über die in der Maßnahmenliste genannten Beispiele hinaus?

Die Bundesregierung unterstützt eine technologieoffene Forschung und Entwicklung und weitergehende Erprobung von praxisnahen Anwendungen auf dem Weg zu einer sauberen, digitalen, komfortablen und bezahlbaren Mobilität.

49. Wann, und wie wird die Bundesregierung „digitale Interaktionen stärken“, und wie geht diese Maßnahme über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen hinaus?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

50. Wann, und wie wird die Bundesregierung „rechtliche Grundlagen moderner Mobilität schaffen“, und wie geht diese Maßnahme über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen sowie über die in der Maßnahmenliste genannten Beispiele hinaus?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

51. Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> werden jeweils durch die vier in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die vier in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?

Aufgrund der noch laufenden Beratungen im Kabinettsausschuss Klimaschutz ist eine Stellungnahme der Bundesregierung derzeit nicht möglich.

Übergreifende Fragestellungen

52. Welche Gutachterinnen und Gutachter haben die in der Maßnahmenliste für jeden Maßnahmenbereich aufgeführten CO<sub>2</sub>-Einsparmengen berechnet, und für wie valide hält die Bundesregierung diese Mengenangaben?

Die Maßnahmenvorschläge sind mit Folgenabschätzungen unterlegt, die auf abgestimmten Annahmen beruhen und von Forschungsinstituten des wissenschaftlichen Begleitkonsortiums für die Fortschreibung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie vorgenommen wurden.

53. Aus welchem Grund unterscheiden sich die für jeden Maßnahmenbereich aufgeführten CO<sub>2</sub>-Einsparmengen zwischen der am 29. Mai 2019 vorgelegten Liste und der am 28. Juni 2019 vorgelegten Liste?

Die Erarbeitung des Maßnahmenprogramms Klimaschutz 2030 ist auf die Zielerreichung bis zum Jahr 2030 ausgerichtet. Bei den bewerteten Maßnahmenvorschlägen, die im Mai und Juni veröffentlicht wurden, handelt es sich um Zwischenstände dieses Prozesses.

54. Auf welche bereits „beschlossenen Maßnahmen“ bezieht sich die Bundesregierung bei der Berechnung der erforderlichen CO<sub>2</sub>-Einsparung zu Erreichung des Klimaziels im Verkehrssektor, und wie viel trägt jede dieser Maßnahmen zu der angegebenen Einsparung von insgesamt 13 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> bei ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/aktiver-klimaschutz-in-der-verkehrspolitik.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/aktiver-klimaschutz-in-der-verkehrspolitik.html))?

Es handelt sich um nachfolgende Maßnahmen, die bis zum Stichtag 30. Juni 2017 beschlossen wurden:

Maßnahme	Beschluss	Wirkung bis
CO <sub>2</sub> -Standards PKW Neuwagen (95 g-Ziel)	2014	2021
Bundesverkehrswegeplanung (BVWP)	2016	2030
Steuerermäßigung von Erdgas (CNG, LNG) bis 2026, von LPG bis 2019	2017	2026
Ausweitung Lkw-Maut auf weitere 1100 km Bundesstraße und auf LKW ab 7,5 t zGG	2015	dauerhaft
Bereitstellung von Regionalisierungsmitteln (8,2 Mrd. Euro 2016, +1,8 % p. a. ab 2017)	2016	2031
Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr II	2016	2021
Förderung alternativer Antriebe im ÖV	2017	2022
Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (300 Millionen-Euro-Programm)	2016	2020
Weiterentwicklung/Erprobung elektrischer Antriebe bei Nfz (Förderung von Forschungs- bzw. Demo-Vorhaben)		2022
Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG)	2017	dauerhaft

55. Warum beinhaltet die Maßnahmenliste keine Klimaschutzmaßnahmen für den innerdeutschen oder internationalen Luftverkehr?

Die Maßnahmenliste enthält Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels. Die Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs werden nicht auf die inländischen Emissionen angerechnet. Gleichwohl hat die Entwicklung und Bereitstellung nachhaltiger alternativer Treibstoffe (insbesondere Power-to-Liquid) mit Blick auf eine langfristige Dekarbonisierung für den Luftverkehr große Bedeutung. Darüber hinaus zielen die Maßnahmen zur Stärkung des Schienenpersonenverkehrs auf eine Verlagerung des innerdeutschen Luftverkehrs auf die Schiene ab.

56. Welche Verlagerungsziele hat sich die Bundesregierung für die auf dem Luftfahrtgipfel am 5. Oktober 2018 in Hamburg vereinbarte Verlagerung von Kurzstrecken- und Zubringer-Flugverkehr auf die Schiene gesetzt, bis wann sollen diese Ziele umgesetzt werden, und welche Maßnahmen wird die Bundesregierung umsetzen, um diese Verlagerung auf die Schiene zu erreichen?

Eine Verlagerung des innerdeutschen Luftverkehrs auf die Schiene wird begrüßt. Termine für konkrete Projekte wurden im Zuge des hochrangigen Treffens nicht vereinbart.

57. Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> wird durch diese Verlagerung bis zum Jahr 2030 eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führt dies bis zum Jahr 2030 jährlich?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.



