

## **Stellungnahme des Deutschen Verkehrsforums**

### **zur Öffentlichkeitsbeteiligung am Klimaschutzprogramm der Bundesregierung**

Stand 13.01.2026

#### **I. Vorbemerkungen**

Nach § 9 Bundes-Klimaschutzgesetz muss die Bundesregierung innerhalb der ersten zwölf Monate der Legislaturperiode ein Klimaschutzprogramm beschließen, das Maßnahmen zur Einhaltung der zur Zielerreichung festgelegten Jahresemissionsgesamtmengen enthält. Dafür zieht die Bundesregierung in einem öffentlichen Konsultationsverfahren Länder, Kommunen, Wirtschaftsverbände und zivilgesellschaftliche Verbände sowie wissenschaftliche Begleitgremien heran.

Letzteres hat das BMUKN durch fünf Leitfragen initiiert:

1. Welche zusätzlichen, konkreten Maßnahmen in den Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Landnutzung/Forst (auch sektorübergreifende Maßnahmen), bzw. Änderungen bestehender Maßnahmen können dabei helfen, diese Ziele sicher zu erreichen? Welche finanziellen oder rechtlichen Voraussetzungen, einschl. Ordnungsrecht, sind dafür erforderlich?
2. Wie kann das Klimaschutzprogramm so ausgestaltet werden, dass es vulnerable Gruppen und insbesondere Haushalte mit niedrigem Einkommen nicht überfordert, eine faire Verteilung der Kosten und Nutzen gewährleistet und eine hohe gesamtgesellschaftliche Akzeptanz findet?
3. Welche Änderungen von Rahmenbedingungen und Anreizen können dabei helfen, weitere Investitionen in die Transformation zur Klimaneutralität und die Marktdurchdringung von Schlüsseltechnologien für die Klimaneutralität zu beschleunigen? Wie kann dabei die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie gestärkt werden? Wie kann die Wirksamkeit marktwirtschaftlicher Instrumente bestmöglich gewährleistet werden?
4. Wie kann das Klimaschutzprogramm Impulse zur Belebung der Konjunktur geben? Worauf sollte angesichts der substantiellen Konsolidierungsbedarfe im Bundeshaushalt sowie der gebotenen Kosteneffizienz besonderes Augenmerk gelegt werden?
5. Wie kann das Klimaschutzprogramm dazu beitragen, das Zusammenwirken bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen zwischen Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene zu optimieren?

#### **II. Instrumente**

Zentral ist, dass die Einzelmaßnahmen des Klimaschutzprogramms ein in sich schlüssiges Instrumentenbündel bilden. Weder zwischen den Sektoren noch innerhalb der Sektoren sollten die Wechselwirkungen zwischen einzelnen Instrumenten dazu führen, dass diese einander konterkarieren. Um wirksame Fortschritte zu erzielen, sind eine verlässliche Ausgestaltung der wirksamen Maßnahmen sowie eine langfristige Planbarkeit entscheidend. Angesichts der Situation der öffentlichen Haushalte sind Effektivität und Effizienz in

besonderem Maße zu beachten. Bei der Priorisierung der Mittelvergabe sollten die Kosten/THG-Minderungsrate, die Zeitleiste der Maßnahmenumsetzung und die Nachhaltigkeit beachtet werden, um die maximale THG-Minderung zu erreichen.

### **CO2-Bepreisung:**

Die CO2-Bepreisung im Verkehrssektor zielt darauf, die Wettbewerbsfähigkeit klimafreundlicher Antriebstechnologien und Energieträger zu stärken, indem sie Preisvorteile durch geringere CO2-Emissionen erzielen. Auch eine differenzierte Energiebesteuerung, unter anderem nach energetischem CO2-Gehalt, würde zu einer Stärkung der relativen Wettbewerbsfähigkeit einzelner Energieträger führen. Zugleich ist ein CO2-Preissignal eine notwendige, wenn auch noch nicht hinreichende Voraussetzung für Investitionen in die Produktion von Wasserstoff, Wasserstoffderivaten sowie innovativen, fortschrittlichen Biokraftstoffen. Die Wirkung der CO2-Bepreisung wird erhöht, wenn sie mit Maßnahmen kombiniert wird, die die Wettbewerbsfähigkeit umweltfreundlicher Antriebe sowie die Verkehrsmittel des Umweltverbands stärken.

Auf EU-Ebene muss sich die Bundesregierung für die einheitliche Umsetzung des ETS II ab 2028 einsetzen.

Einnahmen aus der CO2-Bepreisung sollten vorrangig für Maßnahmen zur THG-Minderung eingesetzt werden. Zusätzlich ist mit Blick auf die Akzeptanz die Kompensation besonders Betroffener erforderlich.

Entscheidend für die Standortbedingungen insbesondere von Branchen im globalen Wettbewerb ist, dass die CO2-Bepreisung sich in einen wettbewerbsneutralen Gesamtansatz einer europäischen Klimaschutzregulierung im Verkehr einfügt.

### **Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren:**

Auch beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren sind für den Aufbau einer klimaschutzrelevanten Infrastruktur wichtig – seien es Ladeinfrastruktur, der Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsträger, Erzeugungsanlagen für alternative Kraftstoffe oder Umschlagpunkte für Energieträger bzw. den CO2-Umschlag.

Planung und Genehmigung müssen für alle Verkehrsträger beschleunigt werden. Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz hat hier eine sehr gute Vorarbeit geleistet. Weitere, noch nicht realisierte Maßnahmen sind:

- die praxisnahe Vereinfachung von Kompensationsregelungen (u.a. § 15 BNatSchG) für alle Bau-, Instandhaltungs- bzw. Unterhaltungsmaßnahmen an Verkehrswegen und mit Gültigkeit für alle Bundesländer;
- die Nutzung fachlich anerkannter Standardisierungen in artenschutzrechtlichen Prüfverfahren zur Reduzierung von zeitaufwendigen Detailuntersuchungen
- die Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes (UmwRG)
- die Umsetzung der im Koalitionsvertrag vorgesehenen Stichtagsregelung
- die Umsetzung und Ergänzung der Beschleunigungsmaßnahmen aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur 2030

Wichtig ist auch die Vereinheitlichung der Landesbauordnungen, der BIM- und Datenschnittstellen, digitalen Signaturen und Prüfprozesse. Ein besonderer Engpass sind Prüfsachverständige / Abnahme- und Planprüfer. Es braucht einheitliche Prüfungsordnungen für Prüfsachverständige, Abnahmeprüfer / Bauüberwacher. Doppelprüfungen müssen vermieden und Prüfungen bundesweit anerkannt werden.

### **Antriebs- und Kraftstoffwende:**

Die Antriebs- und Kraftstoffwende stellt einen großen Hebel zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors dar. Sie erfasst sämtliche Verkehrsträger trägt daher die Möglichkeit von Synergie- und Skalierungseffekten in sich.

Zentral ist dabei die Elektrifizierung der Verkehrsträger, vor allem der bodengebundenen. Hierfür bedarf es des vorauslaufenden, flächendeckenden und bedarfsgerechten Ausbaus von Lade- und H2-Tankinfrastrukturen sowie der beschleunigten Elektrifizierung von Bahnstrecken.

Für den Straßengüterverkehr muss das Laden in den Depots unterstützt werden, insbesondere durch Förderung der Netzanschlüsse und des erforderlichen Lade- und Energieerzeugungsequipments, von E-Lkw-Stellplätzen und der dazugehörigen Beratungsleistung (u. a. auch für Depot-Lade-Sharing). Maßnahmen zur Senkung der Total Cost of Ownership sollten priorisiert werden (z. B. Anschaffungskosten / Wertverlust / Gebrauchtwagenmarkt, Mautbefreiung, Strompreisreduktion, Netzanschlussförderung, Depot-Ladesäulen).

Die RED III muss mit ambitionierter, aber realistischer THG-Minderungsquote rasch und zukunftsicher ausgestaltet werden. Alle im Rahmen der RED III vorgesehenen Erfüllungsoptionen müssen in der THG-Quote in vollem Umfang genutzt werden.

Auf europäischer Ebene muss sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass die durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Minderungswirkung erneuerbarer Kraftstoffe in der Flottenregulierung durch einen Korrekturmechanismus (Carbon Correction Factor, CCF) berücksichtigt wird. Für Verbrennerfahrzeuge, welche nur mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen (CNF) betrieben werden, muss eine neue Fahrzeugkategorie gemäß Erwägungsgrund 11 definiert werden. Über eine Änderung der Eurovignettenrichtlinie müssen erneuerbare Kraftstoffe in der Lkw-Maut berücksichtigt werden können. Ebenso muss sich die Bundesregierung für eine ambitionierte Überarbeitung der AFIR einsetzen.

Um die wasserstoffbasierten Energieträger zu fördern, hat Deutschland das Importinstrument H2Global aufgesetzt, das auf einer beiderseitigen Auktionierung basiert. Die EU sollte unter Einbeziehung der hierbei gewonnenen Erfahrungen ein großvolumiges Instrument auf europäischer Ebene aufsetzen. Es bedarf einer weiteren Stärkung der Europäischen Wasserstoffbank und anderer Förderinstrumente mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit von klimafreundlichem Wasserstoff herzustellen, außerdem eines kohärenten Förderrahmens auf der Nachfrage- und Erzeugerseite, um die Kostennachteile auszugleichen. Notwendig sind darüber hinaus Absicherungsinstrumente für Wasserstofflieferverträge.

Neben der Erhöhung der eigenen Produktion muss der Import nachhaltiger Kraftstoffe in die EU dringend angeschoben werden. Der Import wird künftig einen wesentlichen Teil der Nachfrage decken. Dafür müssen die Transport- und Speicherkapazitäten (z. B. Import-Terminals in den Häfen) bestehen und die Rahmenbedingungen stimmen. Einnahmen aus

dem ETS I für Luft- und Seeverkehr sollten für die Finanzierung von Förderprogrammen genutzt werden, um den Hochlauf nachhaltiger Flug- und Schiffskraftstoffe zu unterstützen.

### **Verkehrsverlagerung:**

Die Verlagerung von Personen- und Güterverkehren auf gebündelte Verkehrsträger, auf Schiene und Wasserstraße, ist ein weiterer großer Hebel, um den Verkehrssektor zu dekarbonisieren. Hierfür muss zuallererst die Infrastruktur für diese Verkehrsträger saniert, modernisiert und ausgebaut werden. Dies bedarf einer ausreichenden Finanzierung sowie einer grundlegenden Reform der Finanzierungsstrukturen, wie sie auch im Koalitionsvertrag vorgesehen ist.

Im Ausbau des ÖPNV liegt ein großes Dekarbonisierungspotenzial. Hier sind noch erhebliche Steigerungen möglich, wenn Qualität und Quantität stimmen und wenn Innovationen umgesetzt werden können. Darum muss

- der Modernisierungspakt zwischen Bund und Ländern schnellstens erarbeitet und umgesetzt werden.
- die Finanzierung reformiert und langfristig in ausreichender Höhe gesichert werden.
- nachfragegesteuerte Angebote wie autonomes Ridepooling angereizt und unterstützt werden.
- Autonome Verkehre im ÖPNV sollten in vernetzten und fokussierten Anwendungen erprobt und weiterentwickelt sowie perspektivisch in den realen Betrieb überführt werden. Für autonome Verkehre im schienengebundenen ÖPNV sind die gesetzlichen Grundlagen in der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) zu schaffen, um Anwendungen zu ermöglichen.

Die Digitalisierung des ÖPNV bedarf definierter Datenstandards, Datenschnittstellen und -kooperationen unter Wahrung der Datensouveränität, um das Angebot des ÖPNV attraktiver und effizienter zu machen.

Für die Schiene wird neben der Sanierung der Infrastruktur das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) zum Gamechanger. Ein entschlossener Rollout für Infrastruktur, Stellwerke und Fahrzeuge mit bedarfsgerechter finanzieller Unterlegung ist unabdingbare Voraussetzung, um Kapazitätsgewinne zu realisieren.

Das Digitale Kapazitätsmanagement (DCM), die Digitale Automatische Kupplung (DAK) oder z. B. Digital Twins schaffen ebenfalls erhebliche Effizienzen, die die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene erhöhen. Hierfür müssen weitere Forschungsgelder zur Verfügung gestellt werden.

Die weitere Elektrifizierung des Schienennetzes muss fortgeführt und beschleunigt werden. Neue Antriebstechnologien wie Wasserstoff-/Brennstoffzellen und batterieelektrische Antriebe im Schienenverkehr erfordern Unterstützung.

Für den Kombinierten Verkehr muss auf europäischer Ebene die KV-RL reformiert werden. Es gilt, die Umschlaganlagen zu stärken und die Kapazitäten sowie den Zugang zu Serviceeinrichtungen der Bahn zu verbessern. Eine langfristig wirkende Reform des Trassenpreissystems muss zu einer attraktiveren und wettbewerbsfähigen Preisgestaltung führen.

Die 44-Tonnen-Regelung und andere Vorteile des KV sollten auf multimodale Verkehre mit Hauptlauf auf Schiene und Wasserstraße ausgeweitet werden.

Automatisiertes Fahren auf Schiene und Wasserstraße sollte gefördert werden. Dies verbessert perspektivisch Pünktlichkeit, Kapazität, Energieeffizienz und senkt den Personaleinsatz. Auf der Schiene sind gesetzliche Grundlagen durch eine Änderung der Eisenbahnbetriebsordnung und der EisenbahnInbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) zu schaffen, mit kurzfristigen Effekten bei Rangierfahrten und leichter Schiene. Eine autonome Binnenschifffahrt kann neue Märkte für kleinere Sendungsgrößen erschließen.

Hafeninfrastrukturen müssen durch eine Reform des Hafenlastenausgleichs gefördert werden. Dies gilt sowohl für Seehäfen wie für Binnenhäfen. Die Zuwendungen des Bundes müssen den nationalen Aufgaben Rechnung tragen, die Häfen im Rahmen der Energiewende, für den umweltfreundlichen Güterverkehr und für die militärische Mobilität erfüllen. Die Qualität der Hinterlandanbindungen muss den veränderten und gewachsenen Aufgaben der Häfen entsprechen.

Investitionen in die Produktion und den Einsatz sauberer Schiffskraftstoffe müssen erleichtert werden. Bei der Dekarbonisierung der Binnenschifffahrt ebenso wie der Seeschifffahrt müssen First Mover und KMU mit passenden Instrumenten gefördert werden.

Das Fahrrad hat im Bereich der Nahverkehrs- und Alltagsmobilität ein nicht unerhebliches klimawirksames Potenzial. Für die Förderung der aktiven Mobilität bleiben der Hochlauf der Bundesmittel auf die branchenseitig geforderte „Fahrradmilliarde“ sowie die Schaffung von einer Million Fahrradparkplätzen an Bahnhöfen wichtige Maßnahmen, die den Hochlauf der Fahrradmobilität im Verkehrsmittelmix unterstützen.

\*\*\*