

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,  
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/28985 –**

### **Die Arbeit der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) wurde, ausgehend vom Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode zwischen CDU, CSU und SPD, durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer in der 24. Sitzung des Bundeskabinetts am 19. September 2018 eingebracht und beschlossen. Der Vorgänger, die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE), wurde mit der Übergabe des „NPE Fortschrittsbericht 2018“ in die neue NPM überführt.

Als zentraler Ort zur Diskussion strategischer Weichenstellungen im Mobilitätsbereich soll die NPM unter Einbeziehung von Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft Ideen und Konzepte entwickeln, um auch in Zukunft eine bezahlbare, nachhaltige und klimafreundliche Mobilität sicherzustellen. Neben einem Lenkungskreis und einer beratenden Kommission als parlamentarische Schnittstelle gliedert sich die NPM in sechs Arbeitsgruppen (AG) (<https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/die-npm/>). Diese Arbeitsgruppen sollen, etwa in Form von Werkstattberichten, Roadmaps, Fortschrittsberichten etc., ein Arbeitsprogramm für die Bundesregierung zur Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität ergeben. Die möglichen Maßnahmenpakete beziehen sich dabei u. a. auf die Entwicklung von verkehrsträgerübergreifenden und verkehrsträgerverknüpfenden Lösungen für ein weitgehend treibhausgasneutrales und umweltfreundliches Verkehrssystem, die Sicherstellung einer wettbewerbsfähigen Automobilindustrie, die Förderung des Beschäftigungsstandortes Deutschlands sowie die Ermöglichung einer effizienten, hochwertigen, flexiblen, sicheren und bezahlbaren Mobilität.

Die NPM ist bis zum Ende des Jahres 2021 angelegt und soll im Rahmen des Weltkongresses für intelligente Transportsysteme (ITS) in Hamburg ein Resümee ihrer Arbeit präsentieren (Fortschrittsbericht 2020 der NPM, S. 7). Da sich die aktuelle Legislaturperiode und damit auch die Arbeit der NPM ihrem Ende nähert, möchten die Fragesteller die Bundesregierung um ein Fazit der bisherigen Arbeit der NPM bitten und die eventuelle zukünftige Planung dieser Plattform näher beleuchten.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherige Arbeit der NPM?
2. Welche konkreten Maßnahmen, Ideen und Konzepte wurden seitens der NPM bisher vorgeschlagen (bitte nach den jeweiligen Arbeitsgruppen aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) wurden wichtige Impulse und Empfehlungen für die Gestaltung einer bezahlbaren, nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität erarbeitet. In sechs Arbeitsgruppen wurden unter Einbeziehung von Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft verkehrsträgerübergreifend wichtige Konzepte für die künftige Mobilität ausgearbeitet. Es konnte ein stabiles Netzwerk aller relevanten Akteure etabliert werden.

Die Ergebnisse und Empfehlungen der NPM sind in zahlreichen Berichten dokumentiert und fanden sowohl in der Fachwelt als auch in der breiten Öffentlichkeit großes Interesse. Eine Übersicht kann dem Fortschrittsbericht 2020 der NPM entnommen werden (S. 39 ff.). Der Bericht stellt die Vielzahl der durch die NPM angeregten Diskussionen und Fachgespräche über die Herausforderungen einer langfristigen Transformation des Mobilitätssystems dar. Deutlich wird ebenso, dass die NPM auch kurzfristig Ergebnisse abgeliefert hat für Sonderaufträge u. a. zur Einordnung von Plug-In-Hybridfahrzeugen und dem Hochlauf alternativer Kraftstoffe. Im Ergebnis wird deutlich, dass nur durch Innovation der Transformationsprozess in der Mobilität gelingen kann. Sämtliche Veröffentlichungen sind, aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Arbeitsgruppen, unter [www.plattform-zukunft-mobilitaet.de](http://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de) abrufbar.

3. Welche dieser konkreten Maßnahmen, Ideen und Konzepte wurden seitens der Bundesregierung (etwa in Form von Gesetzesentwürfen o. Ä.) bisher umgesetzt?
4. Welche dieser konkreten Maßnahmen, Ideen und Konzepte wurden seitens der Bundesregierung nicht umgesetzt (bitte begründen)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die NPM hat die Aufgabe, verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze für eine nachhaltige, bezahlbare und klimafreundliche Mobilität zu entwickeln. Bei der Identifikation von zu bearbeitenden Themen und bei der Formulierung von Empfehlungen ist sie unabhängig. Die Bundesregierung entscheidet darüber, inwiefern sie diese Empfehlungen ihren Beschlüssen zugrunde legt. Lediglich die Arbeitsgruppe 1 („Klimaschutz im Verkehr“) hatte die Aufgabe, mit Blick auf die Zielsetzung des Klimaschutzplans für 2030 konkrete Maßnahmevorschläge zu erarbeiten. Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppe 1 wurden im März 2019 vorgelegt und waren eine Grundlage für das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung. Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 erfolgt derzeit.

5. Rechnet die Bundesregierung mit Mehrbelastungen für die Bürger und die öffentliche Hand durch sektorspezifische Ziele im Verkehr bis 2030?

Wenn ja, in welcher Höhe?

6. Wie plant die Bundesregierung, die Zukunft der Mobilität durch die steigende CO<sub>2</sub>-Bepreisung bezahlbar auszugestalten, wenn sich nach Ansicht der Fragesteller nur ein Teil der Bürger batterieelektrische Neufahrzeuge kaufen kann?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Finanzielle Mehrbelastungen würden auch auftreten, wenn keine Anpassungen an die veränderten Rahmenbedingungen erfolgen. Das Klimaschutzprogramm 2030 enthält daher bereits verschiedene Maßnahmen zur Entlastung von Bürgern und Wirtschaft.

7. Mit welchen gesamtwirtschaftlichen Belastungen rechnet die Bundesregierung bei der Transformation der Automobilindustrie, und wurden in diesem Zusammenhang auch die angrenzenden Industriebereiche (etwa in Bezug auf Umschulungen und Jobabbau) berücksichtigt?

Die Automobilindustrie befindet sich in einem langfristigen Strukturwandel. Wichtigster Treiber für die Veränderungen ist der weltweite Trend zu alternativen Antrieben, insbesondere zur Elektrifizierung. Aber auch Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung sowie das Aufkommen neuer Mobilitätsdienstleistungen und innovativer, digitaler Geschäftsmodelle spielen eine immer größere Rolle.

Zu den gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) die Studie Automobile Wertschöpfung 2030/2050 vergeben (IPE, 2019, abrufbar unter: [https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/automobile-wertschoepfung-2030-2050.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=16](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/automobile-wertschoepfung-2030-2050.pdf?__blob=publicationFile&v=16)). Mit vier Szenarien, die sich bezüglich der Annahmen zur Entwicklung von Elektromobilität und automatisierten Fahrfunktionen unterscheiden, wird ein breites Band möglicher Entwicklungen bis 2030 (bzw. 2050) dargestellt.

Auch die Arbeitsgruppe 4 der NPM hat sich mit den Folgen der Transformation befasst. Für den Bericht (Zwischenbericht der NPM AG 4 zur strategischen Personalplanung und Entwicklung im Mobilitätssektor, abrufbar unter: <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/03/NPM-AG-4-1-Zwischenbericht-zur-strategischen-Personalplanung-und-Entwicklung-im-Mobilit%C3%A4tssektor.pdf>) wurden die Studien ELAB 2.0 des Fraunhofer IAO und den IAB-Forschungsbericht 08/18 um zwei Szenarien für das Jahr 2030 ergänzt.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in Auftrag gegebene Studie der Prognos AG, welche einen linear ansteigenden CO<sub>2</sub>-Preisfad im Verkehrsbereich bis 2030 simuliert (Energiewirtschaftliche Projektionen und Folgeabschätzungen 2030/2050, vom 10. März 2020, S. 47), und nimmt sie damit Abstand von einer Aufnahme des Verkehrssektors in den europäischen Emissionshandel?

Im Rahmen des vom BMWi beauftragten Vorhabens „Energiewirtschaftliche Projektionen und Folgeabschätzungen“ wurde die Gesamtminderungswirkung

des Klimaschutzprogramms 2030 abgeschätzt. Grundlage hierfür waren die bis zum Jahreswechsel 2019/2020 beschlossenen und in Kraft getretenen Maßnahmen. Für die CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrsbereich wurden dazu die Preispfade des Brennstoffemissionshandelsgesetzes zugrunde gelegt. Für eine mögliche Entwicklung dieser CO<sub>2</sub>-Preise über das Jahr 2026 hinaus hat die Prognos AG eigene Annahmen getroffen, die sich die Bundesregierung nicht zu eigen macht. Die Beschlüsse aus dem Klimaschutzprogramm 2030 zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den Sektoren Wärme und Verkehr, welche einen Emissionshandel ab dem Jahr 2026 mit grundsätzlich marktlicher Preisbildung vorsehen, haben Bestand.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Äußerungen der NPM zu synthetischen und biogenen Kraftstoffen als Erfüllungsoptionen zur Erreichung der Klimaziele 2030 (2. Kurzbericht der AG2, [https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/06/NPM-AG-2\\_Einsatzm%C3%B6glichkeiten-unter-realen-Rahmenbedingungen.pdf](https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/06/NPM-AG-2_Einsatzm%C3%B6glichkeiten-unter-realen-Rahmenbedingungen.pdf), S. 50)?

Die NPM stellt im Kurzbericht der Arbeitsgruppe 2 eine große Spannweite an Mengen- und CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzialen von strombasierten und biomassebasierten Kraftstoffen bis 2030 dar. Damit verbunden werden für die Markteinführung und den Markthochlauf von strombasierten Kraftstoffen u. a. erweiterte Förderprogramme sowie verbesserte Rahmenbedingungen in Form technologiespezifischer Verwendungsquoten oder steuerlicher Förderung empfohlen. Die Bundesregierung hat bereits im Klimaschutzprogramm 2030 die Förderung der Entwicklung und Erzeugung von strombasierten Kraftstoffen und fortschrittlichen Biokraftstoffen beschlossen. Mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes beabsichtigt die Bundesregierung die ambitionierte nationale Umsetzung der Erneuerbaren Energien Richtlinie (RED II). Er beinhaltet insbesondere auch Unterquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasiertes Kerosin.

10. Warum sind die Verkehrsträger Luftverkehr, Seeverkehr und Binnenschifffahrt in der AG1 nicht berücksichtigt?

Die Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr und der Seeschifffahrt werden gemäß dem Kyoto-Protokoll nicht auf die inländischen Emissionen angerechnet. Maßnahmen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Luft- und Seeschifffahrt werden in den zuständigen Fachorganisationen der Vereinten Nationen (ICAO und IMO) erarbeitet.

Die Binnenschifffahrt ist im Bericht „Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor“ (März 2019) der Arbeitsgruppe 1 der NPM berücksichtigt, der nationale Luftverkehr im „Werkstattbericht alternative Kraftstoffe“ (Dezember 2020).

11. Welche Kosten sind der Bundesregierung mit der NPM seit ihrer Einsetzung im Jahr 2018 entstanden (bitte nach Jahr und insgesamt aufschlüsseln)?

Die aktuellen Bruttokosten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Summe</b>
220.655 Euro	3.078.462 Euro	3.790.498 Euro	1.510.564 Euro	8.600.179 Euro

Die Kosten fielen für die Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung von über 450 Sitzungen, die Betreuung von über 240 Expertinnen und Experten, die wissenschaftliche Begleitung sowie die Veröffentlichung von 35 Berichten an.

12. Plant die Bundesregierung die Fortführung der NPM über die 19. Legislaturperiode hinaus?

Die NPM wurde für die Dauer der laufenden Legislaturperiode eingerichtet. Eine Entscheidung über die Einrichtung eines Beratungsgremiums mit ähnlicher Aufgabe in der kommenden Legislaturperiode obliegt der nächsten Bundesregierung.





