

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/3191 –

Sofortprogramm zur Einhaltung der Klimaziele im Verkehrsbereich

Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem Mitte Juli 2022 das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) Sofortprogramme vorgestellt haben, auf deren Grundlage im Gebäude- und Verkehrssektor die Klimaziele erreicht werden sollen, ist demgegenüber der Abstimmungsprozess über ein Gesamt-Klimaschutz-Sofortprogramm innerhalb der Bundesregierung immer noch nicht abgeschlossen (vgl. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/sofortprogramm-e-klimaschutz-gebäude-verkehr-2061972>).

Damit hat die Bundesregierung das in ihrem Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP angekündigte sektorübergreifende Klimaschutz-Sofortprogramm bisher nicht vorgelegt und verspielt damit aus Sicht der Fragesteller wertvolle Zeit. Die vom BMDV präsentierten Vorschläge, um im Verkehrsbereich Treibhausgasemissionen einzusparen, bleiben aus Sicht der Fragesteller zudem vage und lassen Fragen offen.

1. Wann wird von der Bundesregierung ein Gesamtkonzept vorgestellt, mit dem die Klimaschutzziele erreicht werden sollen?
2. Bis wann plant die Bundesregierung einen Beschluss gemäß § 8 Absatz 2 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes über die Maßnahmen im Verkehrsbereich?

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

Das Klimaschutz-Sofortprogramm wird noch innerhalb der Bundesregierung abgestimmt. Das Klimaschutz-Sofortprogramm soll auch die nach § 8 Absatz 2 Satz 1 KSG zu ergreifenden Maßnahmen umfassen.

3. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung, um die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich zu erreichen (bitte nach einzelnen Bereichen aufschlüsseln), und inwiefern ist die Finanzierung sichergestellt?

Die Finanzierungsbedarfe und erforderlichen Haushaltsmittel der Maßnahmen werden im Ergebnis der Beratungen zum Klimaschutz-Sofortprogramm, dessen Ziel die Sicherstellung der Klimaschutzziele gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz ist, festgelegt sein.

4. Aufgrund welcher Kalkulation kommt die Bundesregierung zu dem Schluss, dass etwa 8 Mrd. Euro für den Ausbau der öffentlichen Pkw- und Lkw-Ladeinfrastruktur erforderlich sind, und auf welchen Zeitraum bezieht sich die Kalkulation der Bundesregierung?

Die Festlegung von Maßnahmen und ihre Ausgestaltung im Detail wird Gegenstand der Beratungen innerhalb der Bundesregierung sein. Aus diesen Festlegungen werden sich auch Anforderungen an erforderliche Haushaltsmittel ergeben.

5. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass neu errichtete Ladestationen für alle Verbraucherinnen und Verbraucher transparent und sichtbar zur Verfügung stehen werden?

Die Bundesregierung betrachtet eine nutzerfreundliche Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur als grundlegende Bedingung für die gesellschaftliche Akzeptanz der Elektromobilität und deren Markthochlauf. Im Rahmen der Verhandlungen zur EU-Verordnung über den Aufbau von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe setzt sich die Bundesregierung für eine europaweit einheitliche und verbraucherfreundliche Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur ein, dazu gehört u. a. auch die einheitliche und transparente Zurverfügungstellung relevanter Daten zu Ort, Betriebsfähigkeit, Belegstatus und Ladepreis sowie Vorgaben zur Ausschilderung der Ladesäulen. Für die Inbetriebnahme neuer öffentlich zugänglicher Ladepunkte besteht bereits heute gemäß § 5 Absatz 1 der Ladesäulenverordnung die Pflicht, die Inbetriebnahme gegenüber der Bundesnetzagentur anzuzeigen.

6. Mit welchen Maßnahmen (zusätzlich zum Aufbau der Ladeinfrastruktur) plant die Bundesregierung, den Markthochlauf der Elektromobilität zu fördern?

Neben dem Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur wird der Markthochlauf durch Kaufprämien für Fahrzeuge (Umweltbonus, Innovationsprämie) sowie ergänzende, für unterschiedliche Gruppen passgenaue Förderprogramme, unterstützt. Ergänzend hierzu schafft die Bundesregierung geeignete regulatorische Rahmenbedingungen und setzt steuerliche Anreize.

7. Plant die Bundesregierung Änderungen bei der Kfz-Steuer, um Anreize für den Kauf batterieelektrischer Fahrzeuge zu schaffen?

Für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge, die in der Zeit vom 18. Mai 2011 bis zum 31. Dezember 2025 erstmals zum Straßenverkehr zugelassen werden, wird eine Steuerbefreiung für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung von der Kraftfahrzeugsteuer gewährt, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2030.

8. Mit welchen Auswirkungen rechnet die Bundesregierung als Folge der ab dem 1. Januar 2023 geplanten Kürzung der Förderung für Elektrofahrzeuge (vgl. <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2022/07/20220726-habeck-umweltbonus-wird-ab-januar-2023.html>)?

Die anstehende Förderphase des Umweltbonus ab 1. Januar 2023 konzentriert die Förderung auf rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEVs). Ab dem 1. Januar 2023 sind daher nur noch Anträge für BEVs und FCEVs möglich, nicht mehr für Plug-In-Hybridfahrzeuge (PHEVs). Die Förderung für elektrisch betriebene Fahrzeuge wird ab 1. Januar 2023 degressiv ausgestaltet. PHEVs profitieren weiterhin von den Erleichterungen bei der Dienstwagenbesteuerung. Die Bundesregierung richtet die weiteren Rahmenbedingungen darauf aus, dass Elektromobilität der zentrale Baustein zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor ist. Hierzu zählt unter anderem der Ausbau der Ladeinfrastruktur.

9. Plant die Bundesregierung den Ausbau der Förderung von Wasserstoffantrieben, vor allem für Busse im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)?

Die Bundesregierung unterstützt über die technologieoffene „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ auch die Anschaffung von Bussen mit Wasserstoffantrieb über Brennstoffzellen sowie die dazugehörige Betankungsinfrastruktur. Die Förderrichtlinie läuft bis zum 31. Dezember 2025. Der zweite Aufruf zur Skizzeneinreichung lief vom 23. Mai 2022 bis zum 15. Juli 2022. Um im öffentlichen Verkehr möglichst zeitnah Klimaneutralität herzustellen, hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, die bestehende Förderung zu verlängern. Ein Schwerpunkt der Förderung liegt derzeit dabei auf batterieelektrischen Fahrzeugen.

10. Wie schätzt die Bundesregierung die Fortschritte bei der Forschung für leistungsfähigere und langlebigere Batterien für Elektrofahrzeuge ein?

Batterien für Elektro-Fahrzeuge haben eine Lebensdauer, die den Anforderungen im Pkw-Bereich genügen. Gewährleistungen von Fahrzeugherstellern werden in Bereichen von acht bis zehn Jahren bzw. für Fahrleistungen von 160 000 bis 250 000 km gegeben. Elektro-Pkw sind bereits heute mit einer Reichweite von über 700 km auf dem Markt verfügbar. Über die letzten zehn Jahre hat sich die Energiedichte von in Elektro-Fahrzeugen eingesetzten Lithium-Ionen-Batteriezellen verdoppelt. Bis zum Jahr 2030 ist eine weitere Verdopplung der volumetrischen Energiedichte absehbar. Weitere Forschungsaktivitäten, insbesondere zu neuen Batterietypen und auf der Ebene der Zellchemie können dazu beitragen, weitere wesentliche Fortschritte bezüglich Lebensdauer sowie Leistungsfähigkeit zu erzielen.

11. Wie werden neue Abhängigkeiten von anderen Staaten verhindert, wenn die Bundesregierung schwerpunktmäßig die Elektromobilität fördert, um die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich zu erreichen?

Die Bundesregierung unterstützt Unternehmen der deutschen Wirtschaft bei der Diversifizierung und Regionalisierung ihrer Lieferketten.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Beschwerde mehrerer Ladesäulenbetreiber bei der EU-Kommission (DG Competition), dass Deutschland mit seinem geplanten Ladenetz gegen europäisches Recht verstoße?
 - a) Rechnet die Bundesregierung wegen der Beschwerde mit Verzögerungen?
 - b) Was tut die Bundesregierung, um möglichen Wettbewerbsverzerrungen entgegenzutreten?

Die Fragen 12 bis 12b werden gemeinsam beantwortet.

Die Errichtung und der Betrieb des „Deutschlandnetzes“ wird in einem transparenten und beihilferechtskonformen Vergabeverfahren vergeben. Sowohl vor Beginn der Ausschreibung als auch während des laufenden Vergabeverfahrens fanden und finden regelmäßige Abstimmungen mit der Europäischen Kommission statt.

13. Welchen Stellenwert hat nach Ansicht der Bundesregierung Wasserstoff im Bereich der Pkws und Nutzfahrzeuge?
14. Welche Chancen und Risiken sieht die Bundesregierung in Bezug auf Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellenautos, und wie fördert die Bundesregierung deren Markthochlauf?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb können eine sinnvolle Ergänzung zu batterieelektrischen Fahrzeugen darstellen, insbesondere wenn eine direkte Nutzung von Strom nicht möglich oder sinnvoll ist. Mittelfristig wird im Straßenverkehr insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen großes Anwendungspotential gesehen. Wasserstoff-Nutzfahrzeuge sind Bestandteil des Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Als eine zentrale Maßnahme fördert das BMDV technologieoffen die Beschaffung von batterie-, brennstoffzellen- und (Oberleitungs-)hybridelektrischen Nutzfahrzeugen sowie dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur. Daneben ist Wasserstoff geeignet eine Diversifizierung des Energiebezugs im Verkehr zu erreichen. Um einen vollständig klimaneutralen Betrieb der Fahrzeuge zu gewährleisten, ist eine zeitnahe Verfügbarkeit von sogenanntem grünem Wasserstoff in ausreichenden Mengen erforderlich. Ein schneller Markthochlauf für die Produktion und Nutzung von grünem Wasserstoff ist von großer Bedeutung, um technologischen Fortschritt sowie Skaleneffekte voranzutreiben und zeitnah die notwendige kritische Masse an Wasserstoff für die Umstellung erster Anwendungsbereiche zur Verfügung zu haben. Die Bundesregierung fördert den Markthochlauf über Zuwendungen und Steuerergünstigungen beim Fahrzeugkauf sowie über die Förderung des Ausbaus der Wasserstoffbetankungsinfrastruktur und von Innovationsvorhaben zur Reduktion der Herstellungskosten bei der Industrie.

15. Warum wird erst ab dem Jahr 2025 die Erhöhung der THG-Minderungsquote (THG = Treibhausgas) angesetzt?

Es handelt sich hierbei um einen Maßnahmenvorschlag des BMDV, der in die Beratungen der Bundesregierung über die zu beschließenden Maßnahmen für das Klimaschutz-Sofortprogramm eingehen wird.

16. Sind nach Ansicht der Bundesregierung Biokraftstoffe und E-Fuels notwendig, um die Klimaschutzziele zu erreichen, und wenn ja, warum werden nicht sofort die Weichen gestellt, um deren umfassenden Einsatz schnellstmöglich zuzulassen?
19. Inwiefern setzt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene dafür ein, dass E-Fuels für die Pkw-Bestandsflotte genutzt werden können?

Die Fragen 16 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Nachhaltige Biokraftstoffe und E-Fuels nehmen eine wichtige Rolle bei der Erreichung der Klimaschutzziele ein. Biokraftstoffe werden in Deutschland seit dem Jahr 2015 durch die Treibhausgasminderungs-Quote des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gefördert. Bei der nationalen Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II) hat der Deutsche Bundestag im Mai 2021 durch das Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote – entsprechende Änderung des BImSchG) ein jährliches Ansteigen der THG-Quote beschlossen, die im Jahr 2030 25 Prozent betragen wird. Damit wird auch die Menge an in Verkehr gebrachten Biokraftstoffen im gesamten Straßenverkehr erheblich gesteigert. Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen sind dabei anteilig auf 4,4 Prozent-Punkte begrenzt. Außerdem wurden bei der nationalen Umsetzung der RED II erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, darunter grüner Wasserstoff, synthetisches Methan und flüssige Kraftstoffe, sog. E-Fuels oder PtL-Kraftstoffe, als Option zur Erfüllung der THG-Quote des BImSchG im Verkehr verankert. Daneben wurde im BImSchG eine Verpflichtung zum Einsatz von PtL-Kerosin festgeschrieben, die ab dem Jahr 2026 zu erfüllen ist. Auf EU-Ebene unterstützt die Bundesregierung ambitionierte Quoten für PtL-Kraftstoffe im Luft- und Schiffsverkehr, um einen zügigen Markthochlauf dieser Kraftstoffe anzureizen. Weitere Bemühungen auf EU-Ebene zur Einführung von strombasierten Kraftstoffen erfolgen im Rahmen der Revision der RED II, die die Bundesregierung begleitet. So sollen u. a. die Treibhausgasminderungsquote bis 2030 erhöht werden und eine Mindestquote für erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs (RFNBOs, d. h. E-Fuels) eingeführt werden.

17. Ist die Ankündigung des BMDV, die bestehende THG-Minderungsquote ansteigend auf +1,0 Prozent im Jahr 2030 zur Stärkung der Erfüllungsoptionen, beispielsweise über strombasierte Kraftstoffe oder fortschrittliche Biokraftstoffe, zu erhöhen, mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) abgestimmt?

Es handelt sich hierbei um einen Maßnahmenvorschlag des BMDV, der in die Beratungen der Bundesregierung über die zu beschließenden Maßnahmen eines Sofortprogramms nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz eingehen wird.

18. Was meint der Bundesminister der Finanzen Christian Lindner mit seinem Tweet vom 15. Juli 2022: „Das Sofortprogramm von @Wissing macht deutlich: Ohne E-Fuels werden wir unsere Klimaziele im Verkehr nicht erreichen. Das betrifft insbesondere die Bestandsflotte. Wir müssen zudem Sektoren gemeinsam betrachten. CL“?

Aussagen von Bundesministerinnen und Bundesministern stehen für sich und bedürfen keiner weiteren Einordnung durch die Bundesregierung.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 16 und 19 verwiesen.

20. Ab wann wird es die neue Form des Förderprogramms „Flottenerneuerungsprogramm für schwere Nutzfahrzeuge“ geben, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung?

Nach derzeitigem Sachstand beabsichtigt die Bundesregierung, das Förderprogramm „Flottenerneuerungsprogramm Schwere Nutzfahrzeuge“ ab der Jahresmitte 2023 wieder aufzunehmen. Der Haushaltsgesetzgeber hat zu diesem Zweck für die Haushaltsjahre 2023 bis 2025 insgesamt 230 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

21. Wann wird es eine konkrete Aussage der Bundesregierung zur Höhe des Etats für den Klima- und Transformationsfonds (zuvor Energie- und Klimafonds) geben, und wie lautet die Begründung der Bundesregierung dafür, dass die für den Geschäftsbereich des BMDV dann vorgesehenen Haushaltsmittel zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor ausreichen?

Der Regierungsentwurf des KTF-Wirtschaftsplans für das Jahr 2023 sowie für die Finanzplanung bis zum Jahr 2026 wurde dem Parlament am 5. August 2022 fristgerecht zugeleitet. Für Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor stehen gemäß Regierungsentwurf erhebliche Finanzmittel zur Verfügung. So sind im Jahr 2023 alleine für die Weiterentwicklung der Elektromobilität inklusive des Ausbaus der Ladeinfrastruktur im KTF Finanzmittel in Höhe von rund 5,6 Mrd. Euro vorgesehen.

22. Was bedeutet die Ankündigung des BMDV: „Stärkung von Programmen zur Förderung der Radverkehrsinfrastruktur mitsamt der erforderlichen Kommunikations- und Begleitmaßnahmen sowie des Fußverkehrs (Mehrbedarf in Höhe von ca. 250 Mio. Euro bis 2030) und weitere Maßnahmen“ (Pressemitteilung vom 13. Juli 2022 – vgl. https://www.bmv.i.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/051-wissing-sofortprogramm-zur-einhaltung-der-klimaziele-im-verkehrssektor-anlage-2.pdf?__blob=publicationFile)?
- Welche weiteren Maßnahmen sind geplant?
 - Sind diese Maßnahmen mit den Ländern, Städten und Kommunen abgestimmt?
 - Bis wann soll an welchen Orten mehr Radinfrastruktur entstehen?
 - Ist die Finanzierung gesichert?

Die Fragen 22 bis 22b werden gemeinsam beantwortet.

Mit der „Ausbauintiative Radverkehrsinfrastruktur – aktive Mobilität“ sollen der Rad- und Fußverkehr als klimafreundliche Verkehrsarten gefördert werden. Die Initiative beinhaltet die Stärkung und Verstetigung der bestehenden Programme zur Förderung des Radverkehrs sowie die neue Förderung des Fußverkehrs. Im Haushalt 2022 stehen insgesamt 755 Mio. Euro für die Radverkehrsförderung sowie weitere Mittel für Programmverstetigungen bis 2025 zur Verfügung. Zudem stehen erstmalig Mittel in Höhe von 1 Mio. Euro (Titel 1210/893 01) für die investive Fußverkehrsförderung vor. Im Regierungsentwurf zum Haushalt 2023 ist geplant, die investive Radverkehrsförderung bis zum Jahr 2028 und die investive Fußverkehrsförderung bis zum Jahr 2026 fortzuschreiben. Das BMDV tauscht sich regelmäßig mit den Ländern und Kommunen zur Radverkehrsförderung aus.

Der überwiegende Teil der Mittel wird für das Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ zur Verfügung gestellt. Der Bund stellt damit sicher, dass die

Finanzhilfen für die Planung und den Bau von hochwertigen, sicheren und leistungsfähigen Radverkehrsinfrastrukturen eingesetzt werden. Die konkrete Ausgestaltung und Festlegung der Fördermodalitäten übernehmen die Länder in Eigenverantwortung. Weitere Informationen zu diesem und den anderen Förderprogrammen des Radverkehrs können der Website des Projektträgers, des Bundesamtes für Güterverkehr entnommen werden (abrufbar unter: https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/radverkehr_node.html).

23. Plant die Bundesregierung Einschränkungen für Pkws, um die Radverkehrsinfrastruktur innerorts auszubauen, und wie soll der entsprechende Stadtbau gelingen?

Ein Ziel im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung ist es, lückenlose Radverkehrsinfrastruktur mit mehr Platz für Radverkehrsinfrastruktur innerorts zu schaffen. Flächen für den Radverkehr durch Neuverteilung des fließenden und ruhenden Verkehrs ermöglichen es, stadtverträgliche Konzepte umzusetzen sowie hochwertige und ausreichend breite Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen zu bauen.

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des BMDV verwiesen (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/einladende-radverkehrsnetze.html>).

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 bis 4e auf Bundestagsdrucksache 20/3167 verwiesen.

24. Was bedeutet konkret die Ankündigung des BMDV: „[...] Ergänzend sollen mit den Ländern weitergehende Maßnahmen mit dem Ziel organisatorischer Verbesserungen und der Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung vereinbart werden“ (Pressemitteilung vom 13. Juli 2022 – vgl. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/051-wissing-sofortprogramm-zur-einhaltung-der-klimaziele-im-verkehrssektor-anlage-2.pdf?__blob=publicationFile)?
 - a) Hat die Bundesregierung bereits Gespräche mit den Ländern geführt?
 - b) Um welche Maßnahmen handelt es sich?
 - c) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung?
25. Mit welchen zusätzlichen Kosten rechnet die Bundesregierung, um bundesweit einen Rückgang der Angebote im ÖPNV aufgrund der gestiegenen Kosten der Kommunen und Unternehmen – beispielsweise durch das nicht kostendeckende 9-Euro-Ticket – zu vermeiden?
26. Wann wird es eine zwischen den zuständigen Ressorts der Bundesregierung abgestimmte Position zu einem Nachfolgemodell für das 9-Euro-Ticket geben?

Führt die Bundesregierung diesbezüglich Gespräche mit den Ländern, und wenn ja, mit welchen Ländern, wann, und in welchem Umfang?
27. Was beinhaltet die vom BMDV angekündigte „Ausbau- und Qualitätsoffensive Öffentlicher Personennahverkehr“ (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/051-wissing-sofortprogramm-zur-einhaltung-der-klimaziele-im-verkehrssektor.html>)?

Die Fragen 24 bis 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beabsichtigt, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dauerhaft attraktiver zu machen, um durch eine zusätzliche Verkehrsverlagerung zur Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele sowie gesellschaftlicher und ökonomischer Teilhabe beizutragen.

Um diese Ziele zu erreichen, soll mit den Ländern ein Ausbau- und Modernisierungspakt geschlossen werden, der auch die Finanzierung des ÖPNV bis 2030 sicherstellen soll. Hierzu wurde eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe eingesetzt, die bis Herbst 2022 erste Zwischenergebnisse erarbeiten soll.

Im Rahmen des dritten Entlastungspakets will die Bundesregierung u. a. ein bundesweites Ticket im öffentlichen Personennahverkehr einführen. Die Bundesregierung ist bereit, den Ländern dafür jährlich 1,5 Mrd. Euro zusätzlich zur Verfügung zu stellen, wenn die Länder mindestens den gleichen Betrag zur Verfügung stellen. Der Bund unterstützt die Länder dabei, nun zeitnah ein gemeinsames Konzept zu erarbeiten.

28. Welche Seilbahnkonzepte plant die Bundesregierung, mit wem sind diese abgestimmt, und welche Fortschritte konnte die Bundesregierung bezüglich Machbarkeitsstudien für urbane Seilbahnen erzielen?
29. Plant die Bundesregierung eine Förderung von urbanen Seilbahnen ggf. als Pilotprojektförderung, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das BMDV hat im Jahr 2019 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, um mit interessierten Kommunen, Landesvertretern und Wissenschaft über Unterstützungsmöglichkeiten urbaner Seilbahnen zu diskutieren. Als ein erstes Ergebnis hat das BMDV im Oktober 2020 eine Studie beauftragt, um konkrete Hilfestellung für die Kommunen zu erarbeiten. Sie ist Grundlage für einen Leitfaden für die Implementierung von Seilbahnen in deutschen Städten als Bestandteil des ÖPNV. Dieser soll noch in 2022 veröffentlicht werden. Im Rahmen des Arbeitskreises werden auch Ergebnisse von Machbarkeitsstudien vorgestellt und diskutiert. Die Kommunen entscheiden danach selbst, ob der Bau einer Seilbahn sinnvoll und wirtschaftlich ist. Durch die Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Anfang 2020 können Seilbahnsysteme außerdem anteilig finanziell durch den Bund gefördert werden.

30. Welche Rolle spielt nach Ansicht der Bundesregierung die Binnenschifffahrt, um die Klimaschutzziele zu erreichen, und plant die Bundesregierung weitere Maßnahmen, um die Binnenschifffahrt zu stärken?

Die Binnenschifffahrt ist aktiver Teil des Transformationsprozesses zu einer Dekarbonisierung des Verkehrsbereichs. Um die Klimaziele im Verkehrsbereich zu erreichen, ist auch in der Binnenschifffahrt eine Modernisierung der Flotten unter Verwendung alternativer Schiffsantriebe und -kraftstoffe notwendig. Die Bundesregierung unterstützt dies unter anderem durch die Förderrichtlinie zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen.

31. Plant die Bundesregierung, Forschungsprojekte zu fördern, die untersuchen, wie Reifenabrieb verhindert werden kann?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 20/1305 verwiesen.

32. Welche gesetzlichen Änderungen wird die Bundesregierung zur Planung, Genehmigung und Errichtung von Produktionsanlagen vornehmen, um genügend E-Fuels für Bestands- und Neufahrzeuge zu Verfügung stellen zu können?

Auf Initiative der Bundesregierung wurden im Text der Allgemeinen Ausrichtung zur Überarbeitung der Erneuerbaren Energien-Richtlinie (RED II) im Rat der Europäischen Union erste Vorschriften zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren aufgenommen. Erstmals wurde festgeschrieben, dass Erneuerbare Energien und der dazugehörige Netzausbau dem überragenden öffentlichen Interesse und der öffentlichen Sicherheit dienen.

33. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Lockerung der Anforderungen an Auftragnehmer für Bauprojekte im Bahnbereich (z. B. Schienennetz, Haltepunkte und Bahnsteige oder Bahnübergänge oder Unterführungen), um deren Realisierung mit mehr Unternehmen zu beschleunigen?

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) sind bei allen Baumaßnahmen in ihrem Netz Bauherrinnen und bestimmen über die Ausschreibungsinhalte und die Anforderungen an die Auftragnehmer.

