

Mehr nachhaltige Mobilität wagen

DIE WICHTIGESTEN VORHABEN DER AMPELKOALITION AUF DEM GEBIET DER MOBILITÄT NACH DEM KOALITIONSVERTRAG

Executive Summary

Der nachhaltige Umbau des Mobilitätssektors spielt bei der Erreichung der ambitionierten Klimaziele der neuen Koalition eine entscheidende Rolle. Ihm wird im Koalitionsvertrag entsprechend breiter Raum eingeräumt.

Die Verkehrsleistung im Personenverkehr auf der Schiene soll bis 2030 verdoppelt werden und der Güterverkehr auf der Schiene auf 25 % des Gesamttransportvolumens ausgebaut werden.

Die E-Auto-Prämie wird zugunsten reinelektrischer Fahrzeuge modifiziert und bis 2025 verlängert.

Bis 2030 sollen 15 Millionen Elektroautos auf deutschen Strassen unterwegs sein und die Zahl der Ladesäulen soll bis dahin auf eine Million steigen.

Die LKW-Maut soll auf Fahrzeuge ab 3,5 t ausgeweitet werden und nach CO₂-Ausstoß differenziert werden.

Koalitionsvertrag

Am 24.11.2021 haben die drei Parteien der sog. „Ampel“-Koalition (SPD, Grüne, FDP) ihren Koalitionsvertrag vorgestellt. Dabei haben sich die Koalitionäre ein ehrgeiziges Ziel für den Bereich der Mobilität gesetzt:

„Wir wollen die 2020er Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen.“

Welche Neuerungen der Koalitionsvertrag für den Mobility-Sektor bringt, haben wir in diesem GSK Update für Sie zusammengefasst.

Infrastruktur

Im Hinblick auf die Infrastruktur versprechen die Koalitionsparteien einen weiteren Anstieg der Investitionen und deren langfristige Absicherung. Der Fokus der Investitionen soll dabei auf Investitionen in das Schienennetz und weniger auf Investitionen in das Straßennetz liegen. Bei den Bundesfernstraßen soll der Schwerpunkt auf Erhaltung und Sanierung liegen, vom Ausbau des Bundesfernstraßennetzes ist im Koalitionsvertrag nicht die Rede.

Angestrebt wird ein neuer Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen. Dazu soll ein Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden gestartet werden, der parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung die Verständigung über Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan fördern soll. Kernstück soll ein sog. **Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040** sein.

Die Koalition will das Nebeneinander von Autobahn GmbH und Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau Gesellschaft (DEGES) beenden und zwischen dem Bund und der Autobahn GmbH eine langfristige Finanzierungsvereinbarung schließen.

LKW-Maut

Die Koalitionspartner wollen die LKW-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 t ausweiten. Zudem soll die LKW-Maut, wie dies bereits die kommende Wegekostenrichtlinie der EU vorsieht, eine CO₂-Differenzierung erfahren und mit einem CO₂-Aufschlag auf die Mautsätze versehen werden. Doppelbelastungen will man aber vermeiden.



Mehreinnahmen aus dem CO₂-Aufschlag sollen „für Mobilität“ eingesetzt werden. Zudem soll der kombinierte Verkehr im Straßen- und Bahngütertransport gefördert werden, indem der Zu- und Ablauf von Sattelaufliegern zu „KV-Terminals“ des Bahnnetzes bis zu einer Strecke von 50 km von der LKW-Maut freigestellt wird.

Hinweise auf die Einführung einer möglicherweise streckenbezogenen Maut für alle Kraftfahrzeuge enthält der Koalitionsvertrag nicht.

Bahnverkehr

Im Schienenverkehr soll der bestehende Masterplan Schienenverkehr weiterentwickelt und zügiger umgesetzt werden. Ziel ist es, den **Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent des gesamten Güterverkehrs** zu steigern und die **Verkehrsleistung im Personenverkehr zu verdoppeln**.

Betreffend den Deutschlandtakt soll dieser sowohl infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich als auch europarechtskonform abgesichert werden.

Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen den EU-Mitgliedstaaten ist nach dem Koalitionsvertrag auszubauen, insbesondere im Bereich des Nachtzugangebots.

Die Deutsche Bahn AG soll im öffentlichen Eigentum erhalten bleiben, allerdings ist angestrebt, die einzelnen Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammen zu legen und damit die internen Strukturen insgesamt transparenter und effizienter zu gestalten. Gewinne der Infrastruktureinheit sollen zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit verbleiben. Außerdem sollen die Investitionsmittel für die DB Infrastruktur erhöht werden.

Autoverkehr

Die Koalitionäre streben einen Transformationsprozess der Automobilbranche vor dem Hintergrund von Digitalisierung und Dekarbonisierung an. Deutschland soll ein **Leitmarkt für Elektromobilität** mit mindestens 15 Millio-

nen Elektro-PKW im Jahr 2030 werden. Dazu will die Koalition die Technologie des Verbrennungsmotors hinter sich lassen.

Den Zielen der EU-Kommission folgend sollen im Verkehrsbereich in Europa im Jahr 2035 nur noch **CO₂-neutrale Fahrzeuge** sowie zusätzlich nur solche, die nachweisbar nur mit sog. E-Fuels betankbar sind, neu zugelassen werden. An anderer Stelle im Vertrag heißt es, die Innovationsprämie zur Unterstützung der Anschaffung elektrischer PKW werde unverändert nach der bisherigen Regelung bis zum 31. Dezember 2022 fortgeführt. Gleichzeitig soll die Förderung für elektrische Fahrzeuge und Plug-In-Hybride degressiv und grundsätzlich derart reformiert werden, dass sie ab 1. Januar 2023 nur noch für solche KFZ gezahlt wird, die nachweislich einen positiven Klimaschutzeffekt haben, der nur über einen elektrischen Fahranteil und eine elektrische Mindestreichweite definiert wird. Die elektrische Mindestreichweite der Fahrzeuge muss bereits ab dem 1. August 2023 80 Kilometer betragen. Über das Ende des Jahres 2025 hinaus sei die Innovationsprämie allerdings nicht mehr erforderlich. Bei Plug-In-Hybriden (PHEV) will die Koalition durch eine Änderung der Dienstwagenbesteuerung den elektrischen Fahranteil erhöhen. Bei PHEV will die Koalition nur noch dann den reduzierten Steuersatz von 0,5 % für die private Nutzung gewähren, wenn diese zu mehr als 50 % elektrisch gefahren werden.



Ein besonderer Fokus wird auf die **Ladeinfrastruktur** gelegt. Der Ausbau müsse dem Bedarf vorausgehen, weshalb die Koalition bis 2030 bis zu einer Million Ladestationen zur Verfügung stellen will. Zunächst erhoffen sich die Koalitionsparteien, den Bedarf durch private Investitionen zu decken, notfalls soll aber auch über Versorgungsauflagen eine verlässliche Erreichbarkeit von Ladepunkten erreicht werden. Dazu sollen die Genehmigungsprozesse vereinfacht und Kommunen bei einer vorausschauenden Planung der Ladeinfrastruktur unterstützt werden. Zusätzlich soll der bestehende Masterplan Ladeinfrastruktur überarbeitet und um notwendige Maßnahmen ergänzt werden.

Ein generelles Tempolimit auf deutschen Straßen soll es nach dem Willen der Parteien nicht geben.

Erfassung und Nutzung von Verkehrsdaten

Zur besseren und effizienteren Erfassung von Verkehrsdaten wird ein sog. **Mobilitätsdatengesetz** geschaffen und die freie Zugänglichkeit von Verkehrsdaten gewährleistet. Des Weiteren wird zur wettbewerbsneutralen Nutzung von Fahrzeugdaten ein Treuhänder-Modell angestrebt, das Zugriffsbedürfnisse der Nutzer, privater Anbieter und staatlicher Organe sowie die Interessen betroffener Unternehmen und Entwickler angemessen berücksichtigt. Zusätzlich soll das Gesetz zum autonomen Fahren geändert und dabei Haftungsfragen geklärt sowie die Datenhoheit der Nutzer sichergestellt werden.

ÖPNV und neue Mobilitätsangebote

Die Koalition will Länder und Kommunen in die Lage versetzen, **Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV** zu verbessern und damit die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr deutlich zu steigern. Dazu will die Koalition einen Ausbau- und Modernisierungspakt auf den Weg bringen, in dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung des ÖPNV bis 2030 verständigen und Tarifstrukturen diskutieren.

Für eine **nahtlose Mobilität** sollen Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbieter verpflichtet werden, ihre Echtzeitdaten unter fairen Bedingungen bereitzustellen, um auf diese Weise eine anbieterübergreifende digitale Buchung und Bezahlung zu ermöglichen.

Luftverkehr

Der deutschen Luftverkehrswirtschaft und -industrie soll eine hervorgehobene Stellung zukommen. Angestrebt wird eine nachhaltige und leistungsfähige Weiterentwicklung sowie ein Luftverkehrskonzept 2030+ zur Zukunft der deutschen Flughäfen und deren Vernetzung innerhalb der deutschen Infrastruktur. Die Zahl der Kurzstreckenflüge soll verringert und Kurzstreckenflüge durch bessere Bahnverbindungen überflüssig gemacht werden.

Insgesamt soll Deutschland eine Vorreiterrolle beim CO₂-neutralen Fliegen zukommen.

Auf EU-Ebene wird sich Deutschland dafür einsetzen, dass europaweit eine **Luftverkehrsabgabe** eingeführt wird, wie es sie in Deutschland bereits gibt. Eine Prüfung zur Erhöhung der aktuell geltenden Luftverkehrsabgabe ist pandemiebedingt auf 2023 verschoben. Außerdem wird sich die Koalition auf EU-Ebene dafür einsetzen, dass Flugtickets nicht mehr zu einem Preis unterhalb der Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen.

Fazit und Bewertung

Gerade im Hinblick auf die Erreichung der für 2030 und 2045 gesetzten Klimaschutzziele kommt dem Mobilitätssektor eine entscheidende Bedeutung zu. Mit dem Koalitionsvertrag haben sich die „Ampel“-Parteien daher ambitionierte Ziele gesetzt, um Deutschland im Bereich der Mobilität für die Zukunft klimaneutral aufzustellen und das *„fossile Zeitalter zu beenden“*, wie es im Koalitionsvertrag heißt.

Angesichts der ambitionierten Klimaziele verwundert es nicht, dass die Koalitionsparteien den Schienenverkehr deutlich ausbauen wollen, während in Sachen Autobahnen und Bundesstraßen lediglich saniert und instand gehalten werden soll. Hinzu kommt der massive Ausbau der Ladeinfrastruktur, was angesichts der angestrebten Zahl von 15 Millionen Elektro-PKW bis 2030 unumgänglich erscheint.

Ob die geplante Transformation zu einer nachhaltigen, innovativen und für alle bezahlbaren Mobilität gelingen



kann, hängt maßgeblich davon ab, ob es der neuen Regierung gelingen wird, Planungsprozesse zu vereinfachen und zu verkürzen, um die notwendigen Vorhaben im Bereich der Infrastruktur schneller umzusetzen.

Auch wird entscheidend sein, ob es der neuen Regierung gelingt, die gerade im Bereich des Schienenverkehrs notwendigen erheblichen Investitionen zu finanzieren, obwohl sich der Koalitionsvertrag ausdrücklich zu einer Einhaltung der Schuldenbremse ab 2023 bekennt. Ob für die enormen Investitionen in die Transformation des Mobilitätssektors die im Koalitionsvertrag angedachte verstärkte Mobilisierung privaten Kapitals sowie der vorgesehene Ausbau der KfW zu einer „Innovations- und Investitionsagentur“ ausreichen, bleibt abzuwarten.

Klar ist bereits jetzt: Die Herausforderungen, die der zukünftige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Dr. Volker Wissing (FDP) im Bereich der Mobilität in den nächsten vier Jahren zu bewältigen hat, sind hoch.

Dr. Andreas Bauer

Rechtsanwalt

Standort München

andreas.bauer@gsk.de

Dr. Jörg Kahler

Rechtsanwalt

Standort Berlin

joerg.kahler@gsk.de

Dr. Friedrich Ludwig Hausmann

Rechtsanwalt

Standort Berlin

friedrich.hausmann@gsk.de

Dr. Marcel Vietor

Rechtsanwalt

Standort München

marcel.vietor@gsk.de

Nikolaus Morschhäuser

Rechtsanwalt

Standort München

nikolaus.morschhaeuser@gsk.de



Urheberrecht

GSK Stockmann – Alle Rechte vorbehalten. Die Wiedergabe, Vervielfältigung, Verbreitung und/oder Bearbeitung sämtlicher Inhalte und Darstellungen des Beitrages sowie jegliche sonstige Nutzung ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung von GSK Stockmann gestattet.

Haftungsausschluss

Diese Mandanteninformation enthält ausschließlich allgemeine Informationen, die nicht geeignet sind, den besonderen Umständen eines Einzelfalles gerecht zu werden. Sie hat nicht den Sinn, Grundlage für wirtschaftliche oder sonstige Entscheidungen jedweder Art zu sein. Sie stellt keine Beratung, Auskunft oder ein rechtsverbindliches Angebot auf Beratung oder Auskunft dar und ist auch nicht geeignet, eine persönliche Beratung zu ersetzen. Sollte jemand Entscheidungen jedweder Art auf Inhalte dieser Mandanteninformation oder Teile davon stützen, handelt dieser ausschließlich auf eigenes Risiko.

GSK Stockmann und auch die in dieser Mandanteninformation namentlich genannten Partner oder Mitarbeiter übernehmen keinerlei Garantie oder Gewährleistung, noch haftet GSK Stockmann und einzelne Partner oder Mitarbeiter in irgendeiner anderen Weise für den Inhalt dieser Mandanteninformation. Aus diesem Grund empfehlen wir, in jedem Fall eine persönliche Beratung einzuholen.

www.gsk.de

GSK Stockmann

BERLIN

Mohrenstrasse 42
10117 Berlin
T +49 30 203907-0
F +49 30 203907-44
berlin@gsk.de

HEIDELBERG

Mittermaierstrasse 31
69115 Heidelberg
T +49 6221 4566-0
F +49 6221 4566-44
heidelberg@gsk.de

FRANKFURT / M.

Taunusanlage 21
60325 Frankfurt am Main
T +49 69 710003-0
F +49 69 710003-144
frankfurt@gsk.de

MÜNCHEN

Karl-Scharnagl-Ring 8
80539 München
T +49 89 288174-0
F +49 89 288174-44
muenchen@gsk.de

HAMBURG

Neuer Wall 69
20354 Hamburg
T +49 40 369703-0
F +49 40 369703-44
hamburg@gsk.de

LUXEMBURG

GSK Stockmann SA
44, Avenue John F. Kennedy
L-1855 Luxemburg
T +352 271802-00
F +352 271802-11
luxembourg@gsk-lux.com



YOUR PERSPECTIVE.

GSK.DE | GSK-LUX.COM