

# Anlage 1

Vom Leitungsbereich auszufüllen		
Eingang	Registrierung/LMB	Abdruck (L, L1 und L2 erhalten immer einen Abdruck) PSts/PSts'in L <input type="checkbox"/> T <input type="checkbox"/> K <input type="checkbox"/> Sts/Sts'in Sch <input type="checkbox"/> H <input type="checkbox"/> SH <input type="checkbox"/>

<b>Terminvorbereitung für</b>  Sts Höppner  Anlass: Teilnahme am Verkehrsausschuss des BDI  Datum: 03.05.2022  Ort: Berlin (ggf. Hybrid)	Sts H
	AL G
	UAL'in G 1/Brr 26.04.22
	RefL'in G 10 [REDACTED]
	<b>Mitwirkung:</b> G10, G 11, G14, G20, G22, G23, G25, Stab KM, DK10, DK20, DP22, E10, StB 24
	<b>Bearbeitung:</b> G10, [REDACTED]
	<b>AZ:</b> G 10/3111.1/5

## Anlass/Rahmen

Herr Sts Höppner wird zwei Impulsvorträge von 5 Minuten zu den Themen

„Klimaschutz im Verkehr“ [REDACTED]

Für die anschließende Diskussion (Fragen nicht bekannt) sind außerdem diverse Sprechzettel beigelegt.

## Teilnehmende

ca. 50 Teilnehmer aus dem BDI-Verkehrsausschuss.

## Fachbegleitung

Nein.

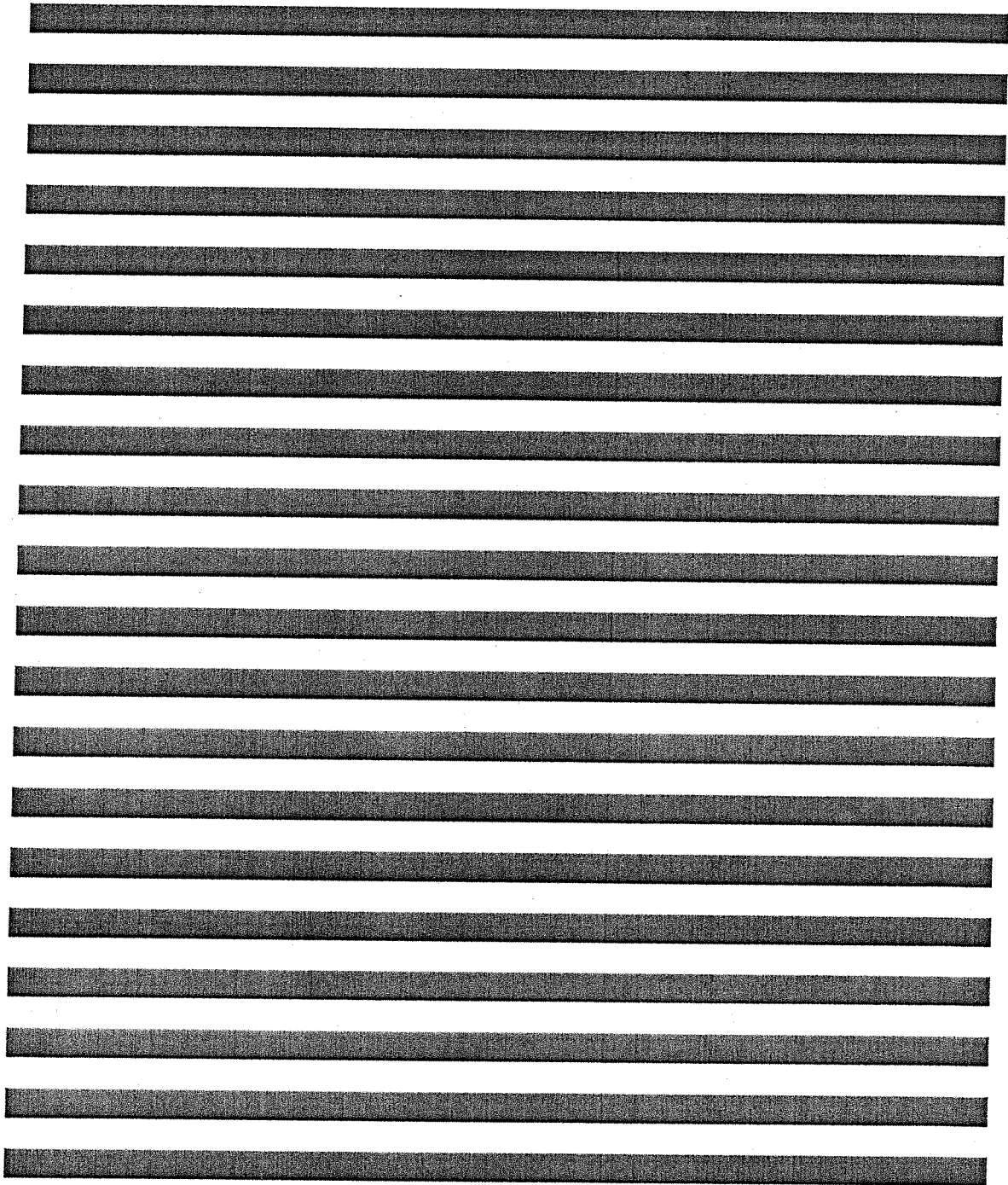
## Ablauf

Impulsvorträge mit anschließender Diskussion im zeitlichen Rahmen von 45-60 Minuten.

## Inhaltsverzeichnis mit Terminangabe

Impuls „Klimaschutz im Verkehr“

Fach 01



The following table represents the redacted content of the table of contents. Each row consists of a black bar, indicating that the text has been obscured.

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]



**Hartmut Höppner**

Staatssekretär

im Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Impulsvortrag zum Thema

**Klimaschutz im Verkehr**

beim Verkehrsausschuss des BDI

am 3. Mai 2022

(Redezeit ca. 5 Minuten)

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Damen und Herren,

## 1. Einleitung

- Für die Sicherung unserer Lebensgrundlagen führt am Klimaschutz kein Weg vorbei.
- Mehr noch: Klimaschutz birgt auch Chancen für nachhaltiges Wirtschaften und neue Absatzmärkte für unsere Unternehmen.
- Zugegeben: Die Klimaziele bis 2030 sind sehr ambitioniert.
- Der Verkehrsbereich muss seine Treibhausgasemissionen bis 2030 um 48 % gegenüber 1990 reduzieren.

## 2. Klimaschutzsofortprogramm

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

## 3. Förderung alternativer Antriebe

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

**4. Europäischer Klimaschutz / Fit For 55**

- Auch die EU legt beim Klimaschutz ein sehr hohes Tempo vor, zuletzt im Juli 2021 mit dem Legislativpaket „Fit for 55“.
- Bis zum Jahr 2030 sollen die THG-Emissionen Europas schon um 55 % zurückgehen; 2050 will Europa als erster Kontinent klimaneutral sein.
- Die Bundesregierung unterstützt das Paket grundsätzlich, prüft aber die Vorschläge im Detail.

- Bei allen Maßnahmen gilt: Anstelle von Verboten sollen Fortschritt und Innovationen angereizt werden.
- Für den Verkehrsbereich sind folgende Dossiers hervorzuheben:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

- Drittens: Die CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden noch einmal angehoben.
- Hier öffnen die rasante Entwicklung der Elektromobilität, Produktionsankündigungen der Hersteller und der Hochlauf der Ladeinfrastruktur zusätzliche Handlungsspielräume.
- Der Vorschlag der EU-Kommission sieht bereits 2035 für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge einen vollständigen Ausstieg aus dem Verkauf neuer Verbrenner vor.
- Mit einer weiter hohen Dynamik in der EU ist zu rechnen.

- Daher ist zu begrüßen, dass die Industrie hier bereits das Tempo aufgenommen hat.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

- Die Bundesregierung setzt sich für einen zügigen Abschluss der Verhandlungen in Brüssel ein.
- Das bedeutet: Wir unterstützen die französische Ratspräsidentschaft dabei, möglichst noch in diesem Halbjahr Entscheidungen zu einzelnen Punkten zu erreichen.
- Wichtig ist, dass wir schnell handeln. Entscheidend ist aber auch, dass wir Lösungen finden, die für Wirtschaft und Verbraucher gut umzusetzen sind.

## 5. Schluss

- Beim notwendigen Strukturwandel auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität haben wir auch künftig die Erhaltung von wettbewerbsfähigen Arbeitsplätzen im Blick.
- Die Erschließung neuer Beschäftigungsfelder durch die Wirtschaft werden wir auch weiterhin mit zielgenauer Förderung flankieren.

Gespräch Sts H mit dem Verkehrsausschuss des BDI am 03.05.2022

Thema: Legislativpaket „Fit For 55“ der KOM – Kurzinfos zu einzelnen Dossiers

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[REDACTED]

CO<sub>2</sub>-Zielwerte Pkw und leichte Nfz (Federführung BMWK/G 20)

- BReg unterstützt den Vorschlag der KOM zur Revision der der CO<sub>2</sub> Standards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Dies beinhaltet auch die ausschließliche Neuzulassung von Nullemissionsfahrzeugen ab 2035 (2030: Minderung CO<sub>2</sub>-Zielwert für Pkw um 55 %, für leichte Nfz um 50 %; 2035: 100 %-Minderung).
- *Hinweis: KOM-Vorschlag für Zielwerte schwere Nfz folgt vsl. in Q4.*

[REDACTED]

[Redacted text block 1]

[Redacted text block 2]

[Redacted text block 3]

[Redacted text block 4]

[Redacted text block 5]

[Redacted text block 6]

[REDACTED]

Anlage 2



**Daniela Kluckert**  
Parlamentarische Staatssekretärin  
im Bundesministerium für Digitales und Verkehr

**Keynote:**  
**Innovative & klimafreundliche Mobilität der  
Zukunft gestalten**

am 15. März 2022  
Technischer Kongress des VDA in Berlin


Redezeit: 15 Minuten  
Es gilt das gesprochene Wort.

**Sehr geehrter Frau Müller,  
meine sehr geehrten Damen,  
meine Herren,**

Hildegard Müller, Präsidentin VDA

- Wandel in der Mobilität; Transformation unseres Energiesektors – Klimaschutz durch Innovation; moderne Mobilität der Zukunft.
- Noch vor zwei Wochen waren mit diesen Schlagworten andere Vorstellungen und auch Gefühle verknüpft.
- Nämlich die Lust am Gestalten, am Umgestalten, am Aufbruch.
- Erfinden, entwickeln, anpacken modernisieren für zukunftsfähige Mobilität und um den Klimawandel zu stoppen.
- Wenige Wochen später dominieren andere Themen. Plötzlich geht es nicht nur um Menschleben, sondern auch um Versorgungssicherung, Freiheitsenergien und die Reduzierung von Abhängigkeiten.

- Und auch um Preisentwicklung, um Sorge, ja auch Angst.
- Meine Damen und Herren, wir wurden aus der Komfortzone geworfen.
- In den letzten Tagen ist jedem von uns klar geworden, dass sich in der Welt gerade sehr viel ändert.
- Und so eine klare Erkenntnis löst immer wieder Unsicherheit aus, der sich gerade auch die Politik stellen muss.
- Was tun, wenn der Benzinpreis erstmalig über die magische Schwelle steigt?
- „Der Benzinpreis explodiert!“ – dies las ich kürzlich in einer Bild-Schlagzeile – „Bald eine Mark“ – vom 1. November 1973.
- Das ist jetzt fast 50 Jahre her...
- Der Blick zurück hat aber noch selten viel gebracht.
- Schauen wir also gemeinsam nach vorne, dafür sind wir hier.

- Was sehen wir?
- Wir sehen viele Energieträger, viele Technologien, sehr viele Möglichkeiten, gerade in Deutschland, dem Land der Erfinder.
- Und wir hören viel über Technologieoffenheit, Technologieneutralität – gerade auch aus meiner Partei. 
- Vielleicht fange ich an diesem Punkt an: Was bedeutet das für mich?
- Manchmal ist es einfacher etwas zu definieren, wenn man damit beginnt zu skizzieren, was es nicht bedeutet.
- Technologieoffenheit bedeutet nicht, dass alles parallel geht und es die eine immer passende Lösung gibt.
- Technologieoffenheit bedeutet, dass alle Ideen gehört und möglichst viele Technologien erprobt werden müssen. Und am Ende muss sich die bessere Lösung immer durchsetzen können.

- Technologieoffenheit bedeutet, dass unkonventionelle oder verbesserte Lösungen eine Chance bekommen. Out-of-the-Box-Denken.
- Technologieoffenheit bedeutet, dass sich zeigen kann, welcher Entwicklungspfad wie schnell komparative Kostenvorteile erlangen kann und sich in der Akzeptanz der Nutzer durchsetzt.
- Diese wird solange genutzt bis es wieder eine bessere Lösung gibt.
- Oft wird dann rückwirkend gesagt: „es war ja klar, dass es darauf hinausläuft.“ Jedenfalls sagen das diejenigen, die immer gerne Recht haben.
- Beim Automobil dominierte zunächst der Elektroantrieb. Mitte des 19. Jahrhunderts – jedoch nur in Einzelstücken.
- Bis 1886 der Patent-Motorwagen Nummer 1 durch Carl Benz erfunden wurde, den man in Apotheken zu betanken pflegte.



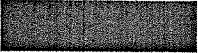
- Ab etwa 1910 waren Elektroautos weitgehend aus dem Straßenbild verdrängt und führten fortan ein Nischendasein.
- Weil der Benzinantrieb einfach besser war. Die Energiedichte ist bis heute unerreicht.
- Der Verbrennungsmotor war ein sagenhaftes Universalgenie. Zu Lande, zu Wasser, in der Luft. Die Abkehr vom Elektromotor war nur mit Technologieoffenheit möglich.
- Nun ist es ja leider nicht so, dass die Energiedichte von Batterien höher wäre als die von Benzin, im Gegenteil. Sie ist deutlich schlechter.
- Was ist denn das dann für eine Technologieoffenheit, wenn wir bis 2030 15 Mio. Elektroautos auf deutschen Straßen erwarten und mit unserem Politikmix darauf hinsteuern?
- Zur ganzen Wahrheit gehört, dass wir die Rahmenbedingungen nicht ignorieren können. Eine große Randbedingung dieses Jahrhunderts

lautet: CO2. Eine weitere tritt gerade nach 50 Jahren wieder hinzu: Versorgungssicherheit.

- Und in der Technologieentwicklung des Automobils haben wir einen Kipppunkt erreicht – unter den genannten Randbedingungen
- Deshalb war es auch so wichtig, dass wir im Koalitionsvertrag ganz klar die Bedeutung der Elektromobilität herausstellen.
- Die Diskussion im Rahmen des Fit-for-55-Pakets der EU hat mit einem magischen Datum 2035 und den bis dahin geltenden Flottengrenzwerten in Deutschland ebenfalls Klarheit geschaffen.
- Ja, es gab in der Bundesregierung ein Ringen bei diesem Thema. Das gehört dazu, wenn man die besten Lösungen sucht für das Land. Wir haben uns entschieden, den Vorschlag der EU diesbezüglich zu 100% zu unterstützen und diesem in Europa zum Erfolg zu verhelfen.
- Im Automobilbereich werden neue Verbrennungsmotoren in mittlerer Frist daher Stand heute zu Exoten werden.

- Damit komme ich zu anderen Verkehrsträgern – Womit fliegen Flugzeuge in Zukunft? Womit fahren Schiffe in 50 Jahren? Womit treiben wir schwere LKW an?
- Hier gibt es noch genügend Technologieoffenheit. Aber auch hier beginnen sich Pfade abzuzeichnen. Aber noch ist nicht jedes Rennen entschieden. Findige Köpfe haben noch Platz im Ringen um die besten Lösungen.
- Aber auch hier gilt, die Zeitfenster schließen sich. 2045 muss Deutschland klimaneutral wirtschaften.
- Dies bedeutet, dass Politik auf der einen Seite nicht zu früh entscheiden darf, welche Antriebsart stärker gefördert werden sollte, um Technologieoffenheit ihren Raum zu geben.
- Aber sie darf auch nicht zu spät entscheiden, damit die Ziele im Hinblick auf 2045 erreichbar bleiben und Kapitalströme ihren Weg finden.

- Sie alle wissen, wie schwierig das ist, diesen richtigen Zeitpunkt für pfadabhängige Entscheidungen zu treffen!
- Wäre der Verbrennungsmotor nicht so nützlich gewesen, wäre es heute leichter; bessere Antriebe zu ersinnen.
- Lassen Sie mich dazu noch ein Thema ansprechen, das für viele Nachfragen in unserem Haus sorgt. Das ist das Thema Gasantrieb.
- Noch vor kurzem galten Autos mit Gasantrieb als der letzte Schrei. Man stritt vielleicht, ob CNG besser sei als LPG.
- Heute schaut man besorgt auf die Gaspreise und die Versorgungssicherheit - während Eigenheimbesitzer ihr Auto mit der Sonne auftanken können.
- Erdgas ist als konventioneller Brennstoff keine Zukunftsoption mehr.
- Ist Biogas die Lösung? Das wird sich zeigen müssen. Denn wir nehmen wahr, dass Biogas im Sinne einer Freiheitsenergie gerade auch verstärkt für die Stromgewinnung genutzt wird.

- 
- Kommen wir zum Thema Wasserstoff. Auch heute sehen viele im Wasserstoff-Brennstoffzelle-System die Lösung vieler Probleme.
  - Auch hier sollten wir ganz nüchtern an das Thema herangehen. Was haben wir?
  - Wasserstoff ist ein Energieträger, der recht einfach aus erneuerbarem Strom hergestellt werden kann. Ein Pluspunkt.
  - Die Herstellung von Wasserstoff kostet Energie – rund 30% – dieser ist dann aber speicherbar und belastet die zunehmend knapper werdenden Stromnetze nicht weiter, im Gegenteil, er trägt zu ihrer Entlastung bei, wenn die Elektrolyseure an den richtigen Stellen zusammen mit den Stromnetzen geplant werden.
  - Wasserstoff könnte weltweit produziert werden. Aber auch gut in Europa. In Spanien wie in der Ukraine oder bei uns. Ein weiterer Pluspunkt.
  - Nun kommen wir zur Nutzung. Abnehmer für Wasserstoff sind zukünftig Gaskraftwerke, die Industrie und auch der Verkehr.

- Was den Verkehr anbelangt, wird es spannend. Airbus entwickelt die ersten Flugzeuge. Für den Schiffsverkehr werden eher gebundene Varianten diskutiert, LOHC oder Ammoniak, beispielsweise. Die deutsche Marine fährt auch in Brennstoffzellen-U-Booten.
- Wir sehen, dass Wasserstoff für einen chemischen Energieträger eine gute Energiebilanz hat, jedoch erst ab einer gewissen Größe des Transportmittels wirtschaftlich sinnvoll sein dürfte.
- Dies könnte bedeuten: Ein Energieträger für Flugzeuge, Schiffe, Züge, LKW und Busse.
- Wohin die Reise geht, ist technologisch noch offen. Das BMDV setzt sich in seiner Förderpolitik nachhaltig auch für die Option Wasserstoff ein!
- Gehen wir weiter im Verarbeitungsprozess, so gelangen wir zu EFuels, die aus Wasserstoff in weiteren Verarbeitungsschritten entstehen.

- Neulich hatte ich ein Gespräch mit einem Raffineriebetreiber, der großtechnisch in die Produktion von E-Kerosin einsteigen möchte.
- Auch bei EFuels zunächst die Frage: Wie ist die Bilanz?
- Zunächst haben wir weitere Umwandlungsverluste und Kosten für weitere chemische Anlagen. Der Energieaufwand und die Kosten steigen.
- Allerdings erhalten wir dafür ein flüssiges, lagerfähiges Produkt mit sehr hoher Energiedichte, viel besser als Batterien je sein werden.
- Und: Verbrennungsmotoren können weiterverwendet werden. Klimaneutral.
- Sind EFuels also die ultimative Lösung?
- Ich bin der Überzeugung, dass sie ihren Platz finden werden – auch bei der Bestandsflotte. Daher leisten wir mit unseren Förderprogrammen bereits Unterstützung zum Aufbau von entsprechenden Anlagen.

- Wenn Sie mich also fragen, wie ich die Rolle von EFuels sehe, dann kann ich sagen: Die Rolle der EFuels ist technologie- und kostenoffen!
- Was sagen wir aber den Menschen im Land, die sich 50 Jahre nach der ersten Energiekrise fragen, was sie in Anbetracht von Energiepreisschocks heute tun sollen?
- Die Antwort ist nicht leicht. Neben vielem, was die Politik bereits getan hat und noch tun wird, muss die Antwort auch lauten: wir werden uns alle verändern müssen.
- Ein „weiter so“ gibt es nicht. Dies gilt für die Wirtschaft wie für uns Bürger.
- Zum Glück gibt es schon heute viele Optionen für Veränderung.
- Bei diesen Veränderungen kann der Staat helfen und tut dies auch.
- Gute Politik unterstützt alle Bürger beim Umstieg auf Alternativen, sei es im ÖPNV, beim Umstieg auf die Bahn oder beim Kauf von umweltfreundlichen Fahrzeugen und EBikes.



- Wir müssen effiziente Antriebe und Transportmittel jetzt noch schneller verfügbar machen.
- Lassen Sie uns die Krise auch als Chance betrachten!
- Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen, dass ich heute meine Gedanken auf dem Weg zu einem klimaneutralen Verkehr mit Ihnen teilen konnte.
- Ich bin gespannt auf die nun folgende Themensession und *Ihre* Gedanken zu diesem Thema.
- Was auch immer wir gemeinsam tun werden, dieses Jahrzehnt entscheidet über das Gelingen der Energiewenden, auch die im Verkehr!
- Vielen Dank.



FILIERE  
AUTOMOBILE  
& MOBILITÉS



Verband der  
Automobilindustrie

Anlage 3

Bundeskanzleramt  
Herrn Bundeskanzler  
Olaf Scholz MdB  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin

Berlin, Paris, 24. Februar 2022

**Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Transformation des europäischen  
Automobilsektors – gemeinsame Vorschläge von PFA und VDA zum „Fit for 55“-Paket**

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

die europäische Automobilindustrie beschäftigt sowohl direkt als auch indirekt 3,5 Millionen Menschen, produziert pro Jahr 11 Millionen Fahrzeuge, exportiert Waren im Wert von über 134 Milliarden Euro und investiert jährlich mehr als 62 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung. Damit ist sie die wichtigste Triebkraft für Innovationen in Europa. Berücksichtigt man das gesamte Ökosystem der Automobilindustrie (die Branche selbst und die damit verbundenen Dienstleistungen), so stellt sie mehr als 12,6 Millionen Arbeitsplätze in den Mitgliedsstaaten der EU (d. h. 6,6 % aller Arbeitsplätze in Europa).

Die Automobilbranche spielt bei der Beschäftigung und Wertschöpfung in vielen europäischen Ländern eine zentrale Rolle, nicht nur in Deutschland und Frankreich, sondern auch in Spanien, Italien, Polen, Rumänien, Ungarn, der Slowakei, Slowenien, Schweden und der Tschechischen Republik.

Im Rahmen der Energiewende und des digitalen Wandels erneuert sich die europäische Automobilindustrie auf eine nie dagewesene Weise. Sie steht im Zentrum eines **innovativen Ökosystems**, das die Mobilität der Zukunft vorantreibt. Europa ist einer der beiden führenden Märkte für Elektrofahrzeuge. Im November 2021 entfielen bereits 25 % der Neuzulassungen auf Elektroautos, während der Anteil in China 20 % betrug.

Die europäische Automobilbranche trägt somit maßgeblich zur Eindämmung des Klimawandels und der Luftverschmutzung bei. Sie ist dafür gerüstet, den Transformationsprozess zu

SIEGE PFA  
2 RUE DE PRESBOURG  
75008 PARIS  
PHONE +33 1 49 52 51 00  
[www.pfa-auto.fr](http://www.pfa-auto.fr)

VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE E. V.  
BEHRENSTRASSE 35  
10117 BERLIN  
PHONE +49 30 897842 - 0  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

beschleunigen, um bis spätestens 2050 das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen, wie es im europäischen Klimagesetz festgelegt ist. Das von der EU-Kommission am 14. Juli 2021 vorgeschlagene „Fit for 55“-Paket enthält positive Ansätze für ein umfassendes Konzept zur Klimaneutralität des Verkehrs im Jahr 2050. Es ist jedoch wichtig, darauf hinzuweisen, dass der Erfolg dieser Transformation mit Herausforderungen und Voraussetzungen verbunden ist, die über den Handlungsrahmen der Branchenakteure hinausgehen und daher in einem **umfassenden Konzept** berücksichtigt werden müssen:

- **Die Herausforderung, den Ausbau der Ladeinfrastruktur massiv zu beschleunigen**, da unzureichende Lademöglichkeiten den täglichen Bedürfnissen von Berufskraftfahrern und Bürgern im Wege stehen. Gleiches gilt für die Infrastruktur zur Bereitstellung von Wasserstoff. Die flächendeckende Verfügbarkeit angemessener Ladeinfrastrukturen in jedem Mitgliedstaat, einschließlich Schnelllademöglichkeiten und spezieller Lade- und Betankungseinrichtungen für leichte und schwere Nutzfahrzeuge, ist eine unabdingbare Voraussetzung dafür, den Ausbau von Elektromobilität und die Einführung von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen auf dem EU-Markt zu beschleunigen.
- **Die Herausforderung, unsere industrielle Basis zu erhalten und auszubauen**, angesichts des zunehmenden Wettbewerbs aus Niedriglohnländern außerhalb Europas, die nicht den gleichen Rahmenbedingungen und Verpflichtungen zur Dekarbonisierung unterliegen.
- **Die Herausforderung der anhaltenden Engpässe bei strategischen Materialien für Elektrobatterien und -motoren**, die den Schwierigkeiten der Automobilbranche bei der Beschaffung von Halbleitern ähneln, da Europa hier keine Kontrolle über die Lieferketten hat.
- **Die Herausforderung, den gesamten Lebenszyklus zu berücksichtigen**, wenn es darum geht, die Klimaauswirkungen industrieller Aktivitäten entlang der Lieferkette zu bewerten.

Der steigende Absatz von BEVs<sup>1</sup> und PHEVs<sup>2</sup> bestärkt uns in unserer Überzeugung, dass die Elektrifizierung die vorrangige Lösung für eine erfolgreiche Dekarbonisierung des Straßenverkehrs ist. Allerdings hat die Branche noch einen langen Weg vor sich. So lag der Anteil der BEVs an der Fahrzeugflotte in Europa Ende 2021 nur bei 1 bis 2 %.

Damit die Transformation gelingen kann, müssen dringend die Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine schnelle Einführung von Elektrofahrzeugen auf dem europäischen Markt ermöglichen. Auf der Grundlage des Vorschlags der Kommission beinhaltet dies insbesondere die folgenden Aspekte:

- **Schneller Ausbau der Ladeinfrastruktur:** Die Ambition des AFIR-Vorschlags muss um das Dreifache erhöht werden, um eine ausreichende und flächendeckende Ladeinfrastruktur in allen EU-Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Insbesondere sollten die Zielvorgaben auf 3 kW pro BEV und 2 kW pro PHEV festgesetzt werden. Ein besonderer Schwerpunkt sollte auf Schnellladern sowie den spezifischen Anforderungen von leichten und schweren Nutzfahrzeugen liegen. Die Anforderungen an die maximale Entfernung sollten reduziert und das Leistungsangebot erhöht werden, um der schnell steigenden Nachfrage Rechnung zu tragen. Gleiches gilt für die Infrastruktur zur Bereitstellung von Wasserstoff.
- **Ein positiver industriepolitischer Rahmen**, einschließlich wirksamer **Anreizsysteme** in den Mitgliedsstaaten und eines entsprechenden EU-weiten **Mechanismus zur Bepreisung von CO<sub>2</sub>**, idealerweise durch ein spezielles Emissionshandelssystem für den Verkehrssektor. Um

<sup>1</sup> Batterieelektrische Fahrzeuge

<sup>2</sup> Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge

den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck entlang der Lieferkette besser zu erfassen, sollte die Kommission im Zusammenhang mit der Überprüfungsklausel der CO<sub>2</sub>-Verordnung (2028) die Entwicklung einer **Methode zur Lebenszyklusanalyse** von Fahrzeugen in Erwägung ziehen. **Darüber hinaus sollte die Quote für die CO<sub>2</sub>-Reduzierung durch erneuerbare Kraftstoffe in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie auf 30 % angehoben werden**, um den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der bestehenden Fahrzeugflotte zu verringern und die Grundlage für einen schnellen Ausbau der Produktions- und Vertriebsinfrastruktur für E-Fuel und Wasserstoff zu schaffen. Außerdem sollten **Investitionen in strategischen Bereichen** wie der Batterie- und Halbleiterproduktion auf europäischer Ebene verstärkt werden.

- An den Investitionszyklus angepasste Klimaziele für Pkw und Transporter. **Der Zielwert für 2025 (-15 % im Vergleich zu 2021), wie er im aktuellen Vorschlag für eine Richtlinie über die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen festgelegt ist, sollte beibehalten werden**, da die technischen Parameter der Fahrzeuge für 2025 bereits seit 2020 eingefroren sind. In der Praxis werden die meisten Fahrzeugtypen, die heute auf den Markt kommen, auch 2025 noch verkauft werden, da die entsprechenden Produktionskapazitäten, einschließlich wichtiger Komponenten wie Batterien, bereits Jahre im Voraus aufgebaut werden. Der Vorschlag der Kommission trägt dieser Tatsache zu Recht Rechnung. Die im Huitema-Bericht vorgeschlagene Anpassung auf -25 % für Pkw und -20 % für Kleintransporter ist deswegen höchst problematisch, sowohl aus industriellen Gründen als auch angesichts der unzureichenden Ladeinfrastruktur. **Des Weiteren sollte der 5-Jahres-Zyklus unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Produktlebenszyklus beibehalten werden**, um den Herstellern im Vorfeld genügend Planungssicherheit zu geben. Zusätzliche Zwischenziele sind weder notwendig noch sinnvoll und würden außerdem Unsicherheiten in Bezug auf Euro 7 schaffen. Jeder Vorschlag zu Euro 7 sollte die ökologischen Vorteile mit den wirtschaftlichen und technischen Herausforderungen bei der Umsetzung abwägen.
- Das für Pkw vorgeschlagene Ziel von -55 % stellt eine große Herausforderung dar und ist nur mit einem enormen Anstieg der Verkaufszahlen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen realisierbar. Dies ließe sich nur unter optimalen Rahmenbedingungen erreichen, d. h. durch eine ausreichende Lade- und Betankungsinfrastruktur. Leider sind die im AFIR-Entwurf vorgesehenen Vorgaben nicht ehrgeizig genug, um dieses Ziel zu erreichen.
- **Die Erhöhung des Zielwertes für 2030 für leichte Nutzfahrzeuge von -31 % auf -50 % ist angesichts der Eigenschaften dieser Fahrzeuge (in Bezug auf Nutzung, technische Merkmale und Entwicklungszeit) extrem ambitioniert** und stellt somit eine große Herausforderung für die betroffenen Unternehmen dar. Vor diesem Hintergrund sollte die Zielvorgabe für 2025 beibehalten und kein Zwischenziel für 2027 eingeführt werden.
- Um unserer Branche die Zeit und die Mittel zu geben, einen umweltfreundlichen Weg einzuschlagen, weitere Innovationen zu entwickeln und die Rahmenbedingungen während des gesamten Prozesses anzupassen, **schlagen wir zudem vor, die Festlegung der Zielvorgaben für die Zeit nach 2030 erst im Rahmen des für 2028 vorgesehenen Reviews vorzunehmen.**

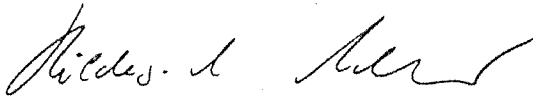
Entscheidend für das Erreichen der CO<sub>2</sub>-Neutralität ist ein **ambitioniertes Konzept, das den Grundsatz der Technologieneutralität respektiert** und somit den Einsatz einzelner Antriebstechnologien nicht verbietet. Aus diesem Grund sollte eine Zielvorgabe von 100 % nicht vorzeitig festgeschrieben werden. Denn es ist nicht klar, ob die entscheidenden Rahmenbedingungen und Infrastrukturen rechtzeitig vorhanden sein werden. Deshalb ist es mit Blick auf das Review im Jahr 2028 wichtig, sich **auch nach 2035 die Tür für den Einsatz aller technologischen Lösungen weiterhin offen zu halten**. Da auch andere Technologien ein hohes

Dekarbonisierungspotenzial aufweisen können, sollten 2028 im Rahmen des Zielsetzungsprozesses für den Zeitraum nach 2030 sämtliche dieser Technologien geprüft werden. Dazu gehören PHEVs (unter bestimmten Bedingungen und für bestimmte Anwendungen), Wasserstoffverbrennungsmotoren sowie sonstige klimafreundliche Technologien mit emissionsfreien Kraftstoffen. So können PHEVs unter den richtigen Rahmenbedingungen und bei ausreichender Ladeinfrastruktur weitgehend rein elektrisch betrieben werden und damit einen wichtigen Beitrag zum Ziel der klimaneutralen Mobilität leisten, wie dies auch von mehreren unabhängigen Untersuchungen belegt wurde, z. B. von der IFPEN-Studie, die 2020 im Auftrag des französischen Ministeriums für Energiewende durchgeführt wurde.

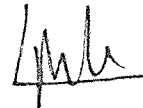
Fazit: Die Automobilindustrie ist **fest entschlossen, spätestens im Jahr 2050 das Ziel eines klimaneutralen Verkehrs zu erreichen**. Wir werden unsere Innovationskraft und unsere Investitionsanstrengungen auch weiterhin in den Dienst dieses übergreifenden gesellschaftlichen Ziels stellen. Das „Fit for 55“-Paket bietet eine große Chance, die Weichen richtig zu stellen und die Grundlagen zu schaffen, die es allen relevanten Akteuren – einschließlich unserer Branche – ermöglichen, ihren Beitrag dazu zu leisten.

In diesem Sinne stehen wir Ihnen gerne für weitere Gespräche zur Verfügung. Der Präsident der Republik Frankreich, Herr Emanuel Macron, hat ein gleichlautendes Schreiben erhalten.

Mit freundlichen Grüßen



Hildegard Müller



Luc Chatel

cc: Herrn BM Dr. Robert Habeck, Herrn BM Christian Lindner, Frau BM'in Steffi Lemke,  
Herrn BM Dr. Volker Wissing

VORBLATT

**I. Kernaussagen der Vorbereitung**

1. Zur Erreichung der Klimaschutzziele hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, bis 2030 15 Millionen Elektro-Pkw auf Deutschlands Straßen zu haben.

[REDACTED]

**II. Politische Positionen/Interessen des Gesprächspartners**

[REDACTED]

- Die Klimaschutzziele im Verkehr sind nur dann erreichbar, wenn im Verkehrssektor zusätzlich zur Elektromobilität auch fortschrittliche Biokraftstoffe und E-Fuels zum Einsatz kommen.

**II. BMDV-Positionen/-Interessen**

[REDACTED]

**III. BMDV-Kernbotschaften**

[REDACTED]

Referat: G23  
Referatsleitung: [REDACTED]  
Bearbeiter/in: [REDACTED]

Berlin, 18.01.2022  
Hausruf: [REDACTED]  
Hausruf: [REDACTED]

## SPRECHZETTEL

**Thema** Elektromobilität mit Batterie

### I. Gesprächsziel

Meinungsaustausch

### II. Gesprächsführungsvorschlag

- Die Bundesregierung verfolgt ambitionierte Klimaschutzziele im Verkehrsbereich. Mit 15 Millionen Elektro-Pkw bis 2030 soll Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität werden.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

- Wesentlich zur Erreichung der Klimaschutzziele unter Erhaltung der Zukunftsfähigkeit der deutschen Automobilwirtschaft ist, dass die vorgegebenen Flottengrenzwerte eingehalten und die faktischen Zulassungsverbote für Verbrenner in der EU ernst genommen werden.
- Hierfür ist aus unserer Sicht notwendig, dass die Produktionskapazitäten für Elektrofahrzeuge ausgeweitet und ein breites und bezahlbares Fahrzeugangebot für die Kundinnen und Kunden geschaffen werden.
- Die Klimafreundlichkeit von Fahrzeugen und damit zukünftig einhergehende Kostenvorteile sollten als Verkaufsargumente stärker in den Fokus rücken.
- Außerdem regen wir die konsequente und zeitnahe Umstellung der Produktion auf Elektrofahrzeuge an – dabei muss auch das Personal





[REDACTED]

**IV. Position des Gesprächspartners:**

[REDACTED]

- Der VDA vertritt die Ansicht, dass die Klimaschutzziele bis 2050 im Verkehrssektor nur dann erreichbar sind, wenn zusätzlich zur Elektromobilität mit grünem Strom auch fortschrittliche Biokraftstoffe und E-Fuels eingesetzt werden. Regenerative Kraftstoffe seien die einzige Möglichkeit, die derzeitige Bestandsflotte zu adressieren und damit zur sofortigen CO<sub>2</sub>-Reduktion im Straßenverkehr beizutragen.



Referat: G20  
Referatsleiter/in: [REDACTED]  
Bearbeiter/in: [REDACTED]

Berlin/Bonn, 30.08.2021  
Hausruf: [REDACTED]  
Hausruf: [REDACTED]

## SPRECHZETTEL

Gespräch von DEU Botschafterin in Brüssel mit VDA Präsidentin Müller

Thema **Antriebsmix der Zukunft im Individualverkehr, Rolle des Verbrennungsmotors allgemein im Verkehr**

### I. Gesprächsziel

Gegenseitige Information

### II. Gesprächsführungsvorschlag

- Wir haben am 12.05.2021 eine anspruchsvolle Novelle des KSG beschlossen: DEU muss seine Treibhausgas (THG)-Emissionen danach bis 2030 um 65 % gegenüber 1990 reduzieren (bisher 55 %) und bis 2040 um 88 %. Für das Jahr 2045 ist THG-Neutralität vorgeschrieben.
- Wir haben wesentliche Entscheidungen für den Klimaschutz getroffen, auch damit Deutschland die nationalen, europäischen und internationalen Klimaziele für das Jahr 2030 und darüber hinaus erreicht.
- So haben wir v.a. mit dem Klimaschutzprogramm 2030, dem Klimaschutzgesetz und dem Brennstoffemissionshandelsgesetz die Weichen für eine Stärkung der klimafreundlichen Verkehrsmittel gestellt.
- Die Verbreitung alternativer Antriebe für Pkw und Lkw wird für die Erreichung der Klimaschutzziele der zentrale Hebel sein. Ziel der BReg. ist es, dass bis 2030 **14 Millionen Elektrofahrzeuge** in Deutschland zugelassen sind.
- Deutschland fördert die Marktdurchdringung alternativer Antriebe aus diesem Grund umfangreich, u.a. durch einen Kaufzuschuss (Umweltbonus und Innovationsprämie), der Förderung der Ladeinfrastruktur, Steueranreizen sowie einer umfangreichen F&E-Förderung.
- Diese Anreize erhalten ganz verschiedene Fahrzeugtechnologien. Darunter auch Plug-in-Hybridfahrzeuge, die über einen Verbrennungsmotor verfügen. Denn wenn Plug-in-Hybridfahrzeuge richtig genutzt

werden, also einen hohen elektrischen Fahranteil aufweisen, können sie einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

- Daneben setzen die europäischen **CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte** für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge starke Anreize zur Erreichung der Klimaschutzziele. Wir begrüßen, dass die KOM nun mit konkreten Vorschlägen die Diskussion über die Weiterentwicklung eröffnet hat.
- Auch aus Sicht des BMVI ist eine deutliche Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte zur Erreichung der Klimaziele unverzichtbar.
- Die Entwicklungs- und Produktionsankündigungen der OEMs für klimafreundliche Fahrzeuge geben Anlass zu Optimismus und öffnen erhebliche Gestaltungsmöglichkeiten.
- Das Minderungsziel für 2030 von 55 % für Pkw erscheint vor diesem Hintergrund grundsätzlich erreichbar (und für die angestrebten 14 Mio. BEV und PHEV im Jahr 2030 auch erforderlich).
- Mit Interesse haben wir Ihre Aussage zur Kenntnis genommen, dass die Autobranche bereits 2032 auf reine Elektrik umschwenken wird.
- Wir dürfen aber auch die Bestandsfahrzeuge nicht vergessen.
- Wir sollten alles daran setzen, dass in Verbrennungsmotoren langfristig auch alternative Kraftstoffe, also fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe, in großen Mengen eingesetzt werden, um sie klimafreundlich zu betreiben.
- Die Anreize müssen daher so gestaltet werden, dass die nächsten 15 Jahre genutzt werden können, um konkurrenzfähige, saubere Kraftstoffe für Verbrenner zu entwickeln.
- Die Industrie- und Beschäftigungsstruktur wird zunehmend auch alternative Antriebe umfassen. Die **industriepolitischen Chancen, die in den alternativen Antrieben** liegen, sollten und müssen genutzt werden.
- Der im Rahmen der Konzertierte Aktion Mobilität beschlossene und mit einer Milliarde ausgestattete Transformationsfonds weist hier den richtigen Weg.