

Ein neuer Aufbruch für Europa Eine neue Dynamik für Deutschland Ein neuer Zusammenhalt für unser Land

Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD

3227 (2453) **VI. Erfolgreiche Wirtschaft für den Wohlstand von morgen**

3228 **3. Energie**

3229 Wir **wollen** im Energiebereich die Rahmenbedingungen so setzen, dass die Energie-
3230 wende zum Treiber für Energieeffizienz, Modernisierung, Innovationen und Digitali-
3231 sierung im Strom-, Wärme-, Landwirtschafts- und Verkehrssektor wird, ohne die in-
3232 ternationale Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandortes Deutschland zu gefähr-
3233 den. Die dafür erforderliche Versorgungssicherheit muss durch entsprechende Rah-
3234 menbedingungen auch am deutschen Energiemarkt zuverlässig gewährleistet sein.
3235 Die Einbettung der Energiewende in den europäischen Zusammenhang eröffnet die
3236 Chance, die Kosten zu senken und Synergien zu nutzen. Wir **wollen** zusätzliche
3237 Wachstums- und Beschäftigungschancen in Deutschland und Exportchancen für
3238 deutsche Unternehmen auf internationalen Märkten. Zentrale Orientierung bleibt das
3239 energiepolitische Zieldreieck von Versorgungssicherheit, verlässlicher Bezahlbarkeit
3240 und Umweltverträglichkeit.

3241
3242 Wir **werden** die internationale Energiezusammenarbeit ausbauen, um die Vorreiter-
3243 rolle Deutschlands bei der Energiewende international zu nutzen und die Wettbe-
3244 werbsfähigkeit deutscher Unternehmen zu unterstützen. Um die deutsche Wirtschaft
3245 weltweit zu vernetzen, **werden** wir verstärkt die internationalen Formate (z. B. G7,
3246 G20) sowie die internationalen Energieinstitutionen (z. B. IEA, IRENA) nutzen. Wir
3247 **werden** weitere bilaterale Energiepartnerschaften entwickeln, mit dem Ziel, der deut-
3248 schen Industrie den Marktzugang zu erleichtern und die weltweite Energiewende vo-
3249 ranzubringen.

3250
3251 Eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Energiewende und Klimaschutzpolitik ist ein
3252 weiterer zielstrebigere, effizientere, netzsynchroner und zunehmend marktorientierter
3253 Ausbau der Erneuerbaren Energien. Unter diesen Voraussetzungen streben wir ei-
3254 nen Anteil von etwa 65 Prozent Erneuerbarer Energien bis 2030 an und **werden** ent-
3255 sprechende Anpassungen vornehmen. Der Ausbau der Erneuerbaren Energien
3256 muss deutlich erhöht werden, auch um den zusätzlichen Strombedarf zur Erreichung
3257 der Klimaschutzziele im Verkehr, in Gebäuden und in der Industrie zu decken.

3258
3259 Vorgesehen sind Sonderausschreibungen, mit denen acht bis zehn Millionen Tonnen
3260 CO₂ zum Klimaschutzziel 2020 beitragen sollen. Hier sollen je vier Gigawatt Onsho-
3261 re-Windenergie und Photovoltaik sowie ein Offshore-Windenergiebeitrag zugebaut
3262 werden, je zur Hälfte wirksam in 2019 und 2020. Voraussetzung ist die Aufnahmefä-
3263 higkeit der entsprechenden Netze.

3264
3265 Die Herausforderung besteht in einer besseren Synchronisierung von Erneuerbaren
3266 Energien und Netzkapazitäten. Wir halten an dem Ziel der einheitlichen Stromge-
3267 botszone in Deutschland fest. Wir **werden** eine bessere regionale Steuerung des
3268 Ausbaus der Erneuerbaren Energien einführen und für die Ausschreibungen südlich

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

3269 des Netzengpasses einen Mindestanteil über alle Erzeugungsarten festlegen. Wir
3270 **werden** die Akteursvielfalt auch künftig sicherstellen, aber ausschließlich bun-
3271 desimmissionsschutzrechtlich genehmigte Projekte an Ausschreibungen teilnehmen
3272 lassen.

3273
3274 Wir **wollen** durch eine stärkere Marktorientierung der Erneuerbaren Energien Investi-
3275 tionen in Speichertechnologien und intelligente Vermarktungskonzepte fördern. Ziel
3276 ist es, die Versorgungssicherheit in allen Teilen Deutschlands weiterhin sicherzustel-
3277 len und die EEG- und Systemkosten so gering wie möglich zu halten.
3278

3279 Offshore-Wind-Energie hat eine industriepolitische Bedeutung für Deutschland und
3280 kann auch zur Kostensenkung beitragen. Wir setzen uns deshalb für ein nationales
3281 Offshore-Testfeld ein, mit dem wir die Offshore-Potenziale in der Energiewende er-
3282 forschen werden.
3283

3284 Wir **werden**:

- 3285 • Anstrengungen zum Ausbau und zur Modernisierung der Energienetze unterneh-
3286 men. Zu diesem Zweck **werden** wir einen ambitionierten Maßnahmenplan zur Op-
3287 timierung der Bestandsnetze und zum schnelleren Ausbau der Stromnetze erar-
3288 beiten. Es geht darum, mit neuen Technologien und einer stärkeren Digitalisie-
3289 rung, aber auch mit einer besseren Zusammenarbeit der Netzbetreiber die vor-
3290 handenen Netze höher auszulasten. Wir **werden** das Netzausbaubeschleuni-
3291 gungsgesetz novellieren und vereinfachen. Notwendig sind auch ökonomische An-
3292 reize für eine Optimierung der Netze;
- 3293 • mehr Akzeptanz für den Netzausbau schaffen und zu dessen Beschleunigung bei-
3294 tragen, indem wir mehr Erdverkabelung insbesondere im Wechselstrombereich
3295 und dort vor allem an neuralgischen Punkten, soweit technisch machbar, ermögli-
3296 chen. Die politischen Vereinbarungen unserer Parteivorsitzenden („Eckpunkte für
3297 eine erfolgreiche Umsetzung der Energiewende“) vom 1. Juli 2015 gelten fort;
- 3298 • die Verordnung zur Umsetzung der bereits beschlossenen bundesweit einheitli-
3299 chen Übertragungsnetzentgelte unverzüglich erarbeiten;
- 3300 • mit einer Reform der Netzentgelte die Kosten verursachergerecht und unter an-
3301 gemessener Berücksichtigung der Netzdienlichkeit verteilen und bei Stromver-
3302 brauchern unter Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit mehr Flexibilität ermöglichen;
- 3303 • unter Anerkennung der zunehmenden Verantwortung der Stromverteilnetzbetrei-
3304 ber den Regulierungsrahmen weiterentwickeln, um Investitionen in intelligente Lö-
3305 sungen (Digitalisierung) – gerade auch im Bereich der Verteilnetze – zu flankieren;
- 3306 • im Rahmen des gesetzlichen Monitorings die Bezahlbarkeit von Energie und die
3307 Versorgungssicherheit regelmäßig bewerten. Außerdem **werden** wir jedes Jahr
3308 überprüfen, wie sich die Netzengpässe entwickeln, und ab Anfang 2019 daraus
3309den notwendigen Handlungsbedarf ableiten (Stresstests);
- 3310 • beim weiteren Ausbau der Windenergie an Land einen besseren Interessenaus-
3311 gleich zwischen Erneuerbaren-Branche einerseits und Naturschutz- und Anwoh-
3312neranliegen andererseits gewährleisten;
- 3313 • durch eine bundeseinheitliche Regelung beim weiteren Ausbau der Erneuerbaren
3314Energien (EE) die Standortgemeinden stärker an der Wertschöpfung von EE-
3315Anlagen beteiligen und die Möglichkeiten einer Projektbeteiligung von Bürgerinnen
3316und Bürgern verbessern, ohne dass dies insgesamt zu Kostensteigerungen beim
3317EE-Ausbau führt. Wir **werden** die bestehende Mieterstromregelung optimieren, in-
3318dem der Verlust der tradierten gewerbesteuerlichen Behandlung von Wohnungs-
3319baugenossenschaften vermieden wird, um nachhaltige Mieterstrommodelle zu er-
3320möglichen;

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

- 3321 • die Kopplung der Sektoren Wärme, Mobilität und Elektrizität in Verbindung mit
3322 Speichertechnologien voranbringen. Dafür müssen die Rahmenverbindungen an-
3323 gepasst werden. Stadtwerke und Verteilnetzbetreiber haben durch ihre Nähe zu
3324 Energieversorgern und Verbrauchern sowie dem öffentlichen Nahverkehr eine
3325 Schlüsselposition in der Sektorkopplung. Für Speicher **wollen** wir entsprechende
3326 Forschungs- und Fördermittel bereitstellen. Deutschland soll wieder Standort für
3327 Batteriezellproduktion werden. Wir **wollen** ein Fraunhofer-Institut für Speichertechno-
3328 logien einrichten und vorhandene Kompetenzen einbinden. Die Wasserstoff-
3329 technologie **wollen** wir stärken;
- 3330 • prüfen, inwieweit zukünftig nicht mehr benötigte Kraftwerksstandorte für große
3331 thermische Speicher-Kraftwerke genutzt werden können. Wir **werden** die unter-
3332 schiedliche Belastung von gespeicherter Energie prüfen und vereinheitlichen. Wir
3333 **werden** Speichern die Möglichkeit eröffnen, mehrere Dienstleistungen gleichzeitig
3334 zu erbringen, etwa Regelenergie und Mieterstrom. Wir **werden** Wärmespeicher
3335 insbesondere für Quartiers- und Siedlungslösungen unterstützen;
- 3336 • die Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) weiterentwickeln und umfassend modernisie-
3337 ren, so dass sie im Rahmen der Energiewende eine Zukunft hat. Wir **werden** die
3338 Kraft-Wärme-Kopplung CO₂-ärmer ausgestalten und flexibilisieren. Wir **wollen**
3339 KWK-Anlagen und die Fernwärmeinfrastruktur ausbauen und effizienter machen;
- 3340 • die Planung und Finanzierung von Energieinfrastrukturen – einschließlich der be-
3341 stehenden Gas- und Wärmeinfrastruktur für die Sektorkopplung – so reformieren,
3342 dass die verschiedenen Infrastrukturen koordiniert energiewendetauglich und kos-
3343 teneffizient weiterentwickelt werden;
- 3344 • Deutschland zum Standort für LNG-Infrastruktur machen.

3345
3346 Wir **werden** unter breiter Beteiligung eine ambitionierte und sektorübergreifende
3347 Energieeffizienzstrategie des Bundes erarbeiten und darin das Leitprinzip „Efficiency
3348 First“ verankern mit dem Ziel, den Energieverbrauch bis zum Jahr 2050 um
3349 50 Prozent zu senken. Den Nationalen Aktionsplan Energieeffizienz (NAPE) **werden**
3350 wir basierend auf den Ergebnissen des Grünbuchs Energieeffizienz weiterentwickeln
3351 und schnellstmöglich umsetzen. Bestehende Programme zur Förderung der Energie-
3352 effizienz **wollen** wir evaluieren und bei Bedarf nutzergerecht optimieren. Wir **wollen**
3353 die Fördermittel auf dem derzeitigen Niveau stabilisieren.

3354
3355 Wir **werden** die Energieforschung vermehrt auf die Energiewende ausrichten. Ge-
3356 meinsam mit der Wirtschaft und der Wissenschaft **werden** wir neue Formate der Ver-
3357 netzung schaffen, die uns helfen, die Wertschöpfung und die klügsten Köpfe in
3358 Deutschland zu halten. Dazu **wollen** wir u. a.:

- 3359 • im Rahmen der Energieforschung gezielt öffentliche Mittel zur Entwicklung CO₂-
3360 armer Industrieprozesse bzw. zur CO₂-Kreislaufwirtschaft bereitstellen,
3361 • den Übergang von Forschung zu Demonstration und Markteinführung unterstützen
3362 und die „Reallabore“ (z. B. Power to Gas/Power to Liquid) als weitere Säule der
3363 Energieforschung ausbauen,
3364 • den Zugang zu der Forschungsförderung für Start-ups deutlich erleichtern.

3365

4. Verkehr

3366 Mobilität ist eine zentrale Grundlage für individuelle Freiheit und gesellschaftlichen
3367 Wohlstand, für wirtschaftliches Wachstum und für Arbeitsplätze in allen Regionen.
3368 Wir **wollen** deshalb für alle Menschen in Deutschland eine moderne, saubere, barrie-
3369 refreie und bezahlbare Mobilität organisieren und dabei die gesellschaftlichen Her-
3370 ausforderungen, wie den demografischen Wandel, die Urbanisierung, Anbindung
3371 ländlicher Räume und Globalisierung, meistern. Um den Zusammenhalt in Europa zu
3372 stärken, **werden** wir die grenzüberschreitende Mobilität verbessern. Wir **wollen** unse-

3373

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

3374 re Infrastruktur weiter ausbauen und modernisieren und die großen Chancen von
3375 digitalen Innovationen, wie automatisiertes und vernetztes Fahren, und von alternati-
3376 ven Antrieben auf allen Verkehrsträgern nutzen.

3377

3378 Finanzierung / Verkehrsinvestition

3379 Wir werden den Investitionshochlauf auf einem Rekordniveau für die Verkehrsinvesti-
3380 tionen mindestens auf dem heutigen Niveau fortführen. Für die Planungs- und Finan-
3381 zierungssicherheit wird die Überjährigkeit der zur Verfügung gestellten Haushaltsmit-
3382 tel dauerhaft sichergestellt. Zugleich werden wir Finanzierungsinstrumente imple-
3383 mentieren, mit denen jährlichen Haushaltsresten entgegengesteuert wird. Wir setzen
3384 weiterhin unseren Schwerpunkt auf den Erhalt vor dem Neu- und Ausbau.

3385

3386 Die prioritären Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 wollen wir auskömmlich
3387 finanzieren. Bis zum 3. Quartal 2018 werden wir die Schienenprojekte des potenziel-
3388 len Bedarfs unter Berücksichtigung der Berechnungen des Verkehrsressorts bewer-
3389 ten. Im neuen Verkehrsinfrastrukturzustandsbericht werden wir transparent die priori-
3390 tären Erhaltungsmaßnahmen nach Bundesländern aufführen.

3391

3392 Wir werden die noch nicht fertiggestellten Öffentlich-Privaten Partnerschaften der
3393 1.-3. Staffel realisieren, wenn deren Wirtschaftlichkeit auf Basis der mit dem Bundes-
3394 rechnungshof abgestimmten Regularien transparent nachgewiesen worden ist. Die
3395 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die Konzessionsverträge werden wir nach
3396 Vergabe bei Zustimmung des Konzessionsnehmers im Internet veröffentlichen.

3397

3398 Den Aufbau der Infrastrukturgesellschaft Verkehr werden wir unter Einbindung der
3399 Gewerkschaften und Personalräte bei den Organisationsentscheidungen eng
3400 begleiten. Die Möglichkeit, die Planfeststellung weiterhin durch die Länder
3401 durchführen zu können, ist rechtssicher auszugestalten.

3402

3403 Die Vereinbarungen zwischen Bund und Ländern zu einer verbesserten
3404 Ausgabenpauschale für die Bundesfernstraßen wollen wir umsetzen.

3405

3406 Eine Privatisierung der Straßeninfrastruktur und der Infrastrukturgesellschaft Verkehr
3407 bleibt ausgeschlossen.

3408

3409 Wir halten an der zügigen Ausdehnung der Lkw-Maut für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen
3410 auf alle Bundesstraßen fest und werden auf Grundlage des neuen
3411 Wegekostengutachtens eine durchschnittliche Mauthöhe für Lkw auf allen
3412 Bundesfernstraßen festlegen.

3413

3414 Wir werden die Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bis
3415 2021 auf jährlich eine Milliarde Euro erhöhen und danach jährlich dynamisiert für
3416 Aus- und Neubaumaßnahmen zur Verfügung stellen.

3417

3418 Planungsbeschleunigung

3419 Wir werden ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz verabschieden. Damit
3420 wollen wir deutliche Verbesserungen und noch mehr Dynamik in den Bereichen Ver-
3421 kehr, Infrastruktur, Energie und Wohnen erreichen. Durch frühzeitige Bürgerbeteili-
3422 gung, weniger Bürokratie und gezielten Personaleinsatz wollen wir unsere öffentli-
3423 chen Verkehrswege schneller planen und bauen. Mit Änderung der rechtlichen Vor-
3424 gaben wollen wir Erleichterungen für Infrastrukturprojekte erreichen. Dabei orientie-
3425 ren wir uns an den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit sowie an den zwölf Punkten
3426 der Strategie Planungsbeschleunigung des Verkehrsressorts. Für ausgewählte Pro-
3427 jekte mit überragendem öffentlichem Interesse werden wir die Planungs- und Ge-

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

3428 nehmigungsverfahren verkürzen und die Verwaltungsgerichtsverfahren auf eine In-
3429 stanz beschränken.

3430
3431 Zudem **wollen** wir auf Grundlage europäischen Rechts das Verbandsklagerecht in
3432 seiner Reichweite überprüfen und uns auf EU-Ebene für die Wiedereinführung der
3433 Präklusion einsetzen.

3434
3435 Für fünf Pilotprojekte **wollen** wir Baurecht durch Maßnahmengesetze erproben. Das
3436 Instrument der Plangenehmigung **wollen** wir stärken, insbesondere bei Ersatzneu-
3437 bauten und Lärmschutzmaßnahmen. Gemeinsam mit der Wirtschaft **werden** wir die
3438 Gewinnung von Fachpersonal gezielt angehen.

3439
3440 Die digitale Planungsmethode „Building Information Modeling“ (BIM) reduziert Kosten
3441 und minimiert die Risiken von Kosten- und Terminüberschreitungen. Deshalb **werden**
3442 wir die BIM baldmöglichst bei allen neu zu planenden Verkehrsinfrastrukturprojekten
3443 zur Anwendung bringen.

3444

Mobilität und Umwelt

3445 Wir **werden** eine Kommission unter Einbeziehung der unterschiedlichen Akteure aus
3446 Politik, Wirtschaft, Umweltverbänden, Gewerkschaften sowie betroffenen Ländern
3447 und Regionen einsetzen, die bis Anfang 2019 eine Strategie „Zukunft der
3448 bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität“ mit verläSSLicher Zeitschiene erarbeitet. Die
3449 Mobilität – und damit die Automobilwirtschaft – stehen aktuell vor enormen
3450 Herausforderungen. Klimaschutz, Luftreinhaltung, neue Mobilitäts- und
3451 Geschäftsmodelle und sich stark divergent entwickelnde Weltmärkte sind hierbei
3452 bedeutende Aspekte. Die Mobilitätspolitik ist dem Pariser Klimaschutzabkommen und
3453 dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung verpflichtet. Wir **wollen** die
3454 Klimaziele von Paris erreichen und dabei soziale Belange berücksichtigen, die
3455 Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gewährleisten und bezahlbare Mobilität
3456 sicherstellen. Dafür bedarf es eines ganzen Bündels von Maßnahmen, wie z. B. der
3457 Förderung von Elektromobilität, des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und
3458 des Schienenverkehrs, effizienteren und saubereren Verbrennungsmotoren inklusive
3459 Nachrüstungen sowie der Verstetigung der Mittel im Rahmen des Nationalen Forums
3460 Diesel.

3461

3462
3463 Wir **wollen** gemeinsam mit Ländern und Kommunen unsere Anstrengungen für eine
3464 Verbesserung der Luftqualität insbesondere in besonders belasteten Innenstädten
3465 erheblich verstärken. Wir **wollen** Fahrverbote vermeiden und die Luftreinhaltung
3466 verbessern. Die Kommunen **wollen** wir unterstützen, die Emissionsgrenzwerte im
3467 Rahmen ihrer Luftreinhaltepläne mit anderen Maßnahmen als mit pauschalen
3468 Fahrverboten einzuhalten.

3469

3470 Wir **wollen** insbesondere die Schadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr an der
3471 Quelle weiter reduzieren. Dazu gehören – soweit technisch möglich und wirtschaftlich
3472 vertretbar – technische Verbesserungen von Fahrzeugen im Bestand. Wir **werden** im
3473 Jahr 2018 auf Basis der Ergebnisse der laufenden Untersuchungen zu Hardware-
3474 Nachrüstungsvarianten in der Arbeitsgruppe „Technische Nachrüstung“ und den
3475 weiteren Entscheidungen des „Diesel-Gipfels“ sowie aller rechtlicher Fragen der
3476 Zulassung, Gewährleistung und Kostentragung sowie in Kenntnis von
3477 Gerichtsentscheidungen und den Entscheidungen auf europäischer Ebene über
3478 weitere Schritte zur NOx-Reduzierung, auch der technischen Nachrüstungen,
3479 entscheiden. Wir setzen uns dabei für ein gemeinsames und koordiniertes Vorgehen
3480 von Bund, Ländern, Kommunen, Unternehmen und Gewerkschaften ein.

3481

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

3482 In den besonders betroffenen Städten **wollen** wir aus dem Fonds „Nachhaltige
3483 Mobilität für die Stadt“ Mobilitätspläne zur Schadstoffreduktion sowie die darin
3484 verankerten Maßnahmen fördern. Das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017-2020“
3485 **wollen** wir fortschreiben. Bundes- und Landesprogramme sollen kumuliert werden
3486 können.

3487
3488 Wir **wollen** den Umstieg der Fahrzeugparks von Behörden, Taxiunternehmen,
3489 Handwerksbetrieben sowie des ÖPNV auf emissionsarme bzw. -freie
3490 Antriebstechnologien durch Aufwertung der Förderprogramme vorantreiben.
3491 Außerdem **wollen** wir die Verlagerung der Pendlerverkehre auf die Schiene (u. a.
3492 Park+Ride) fördern. Zudem **wollen** wir den Ordnungsrahmen so ändern, dass
3493 Länder, Städte und Kommunen in der Lage sind, verbindliche Vorgaben und
3494 Emissionsgrenzwerte für den gewerblichen Personenverkehr wie Busse, Taxen,
3495 Mietwagen und Carsharing-Fahrzeuge sowie für Kurier-, Express-, Paket-Fahrzeuge
3496 zu erlassen. Gleichzeitig **wollen** wir bei Taxen und leichten Nutzfahrzeugen den
3497 Umstieg auf emissionsarme Antriebe technologieoffen im bestehenden
3498 Finanzrahmen durch eine Erhöhung der bestehenden Kaufprämie bei
3499 Elektrofahrzeugen fördern und für weitere Technologien andere Förderinstrumente
3500 entwickeln.

3501
3502 Für die Überwachung der bereits im Markt befindlichen Fahrzeuge **werden** wir eine
3503 flächendeckende Feldüberwachung sowie ein wirksames Sanktionssystem bei
3504 Nichteinhaltung von Emissionsvorschriften gegenüber den Herstellern etablieren. Wir
3505 **werden** die Gründung des Deutschen Instituts für Verbrauchs- und
3506 Emissionsmessungen (DIVEM) vorantreiben.

3507
3508 Wir **wollen** das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und
3509 Brennstoffzellentechnologie fortführen. Wir **wollen** die Mobilitäts- und
3510 Kraftstoffstrategie (MKS) technologieoffen weiterentwickeln und die Mittel zu deren
3511 Umsetzung erhöhen. Wir **wollen** die Sektorenkopplung voranbringen und den
3512 regulativen Rahmen ändern, so dass „grüner Wasserstoff“ und Wasserstoff als
3513 Produkt aus industriellen Prozessen als Kraftstoff oder für die Herstellung
3514 konventioneller Kraftstoffe (z. B. Erdgas) genutzt werden kann. Wir **wollen** die TMG-
3515 Quote weiterentwickeln, um die Produktion von Biokraftstoffen abfall- und
3516 reststoffbasiert sowie auf Pflanzenbasis zu unterstützen.

3517
3518 Bei der pauschalen Dienstwagenbesteuerung **werden** wir für E-Fahrzeuge (Elektro-
3519 und Hybridfahrzeuge) einen reduzierten Satz von 0,5 Prozent des inländischen Lis-
3520 tenpreises einführen.

3521
3522 Wir **wollen** die Elektromobilität (batterieelektrisch, Wasserstoff und Brennstoffzelle) in
3523 Deutschland deutlich voranbringen und die bestehende Förderkulisse, wo erforder-
3524 lich, über das Jahr 2020 hinaus aufstocken und ergänzen. Wir **wollen** den Aufbau
3525 einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur intensivieren. Ziel ist, bis 2020
3526 mindestens 100 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu ma-
3527 chen – wovon mindestens ein Drittel Schnellladesäulen (DC) sein sollen. Zudem wol-
3528 len wir die Errichtung von privaten Ladesäulen fördern. Für eine nachhaltige Umstel-
3529 lung der Busflotten auf alternative Antriebe sind neben den Fahrzeugen auch eine
3530 geeignete Ladeinfrastruktur sowie Betriebsmanagementsysteme erforderlich. Den
3531 Einbau von Ladestellen für Elektrofahrzeuge von Mieterinnen und Mietern sowie
3532 Wohnungseigentümerinnen und Wohnungseigentümern **werden** wir rechtlich erleich-
3533 tern. Außerdem **werden** wir die gesetzlichen Bedingungen für benutzerfreundliche
3534 Bezahlssysteme verbessern.

3535

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

3536 Für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge führen wir eine auf fünf Jahre befristete
3537 Sonder-AfA (Abschreibung für Abnutzung) von 50 Prozent im Jahr der Anschaffung
3538 ein. Wir **wollen** zudem die Förderung für die Umrüstung und Anschaffung von
3539 E-Taxen, E-Bussen, E-Nutzfahrzeugen und Carsharing verstetigen.

3540
3541 Wir **wollen** die bestehende „Nationale Plattform Elektromobilität“ zu einer Plattform
3542 „Zukunft der Mobilität“ umgestalten, die sich mit der Weiterentwicklung der Automobi-
3543 lindustrie beschäftigt. Die Ansiedlung einer Batteriezellfertigung ist für Deutschland
3544 und Europa ein wichtiges wirtschafts- und industriepolitisches Handlungsfeld. Wir
3545 **wollen** die Industrie dabei unterstützen, die gesamte Wertschöpfungskette der Elekt-
3546 romobilität in Deutschland und Europa vorzuhalten.

3547
3548 Für den Schienenverkehr **wollen** wir ein umfassendes Förderprogramm auflegen, das
3549 sowohl die Elektrifizierung von Strecken als auch die Anschaffung von Fahrzeugen
3550 nebst Nachlade-/Tankinfrastruktur umfasst. Den Schienenpersonennahverkehr
3551 **wollen** wir mit Investitionszuschüssen für Brennstoffzellen-Hybrid-Triebwagen inkl.
3552 Ausstattung/Umrüstung der Depots und Bau und Betrieb von Wasserstofftankstellen
3553 unterstützen. **Um die Wirtschaftlichkeit von Elektrobussen zu erhöhen, wollen wir sie**
3554 **analog der Schienenbahnen von der EEG-Umlage freistellen.**

Schienenverkehr

3555
3556 Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der
3557 Eisenbahnen in Deutschland sein. Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft
3558 **wollen** wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und
3559 dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern. Wir
3560 **wollen** die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr dauerhaft umsetzen.
3561 Die Eisenbahnen müssen im Gegenzug in mehr Service, mehr Zuverlässigkeit und
3562 mehr Innovationen investieren.

3563
3564
3565 Die priorisierten Maßnahmen zur Schaffung eines deutschlandweiten
3566 740-Meter-Netzes für Güterzüge **werden** wir bis 2020 realisieren.

3567
3568 Wir **wollen** die Digitalisierung der Schiene, auch auf hochbelasteten S-Bahnstrecken,
3569 vorantreiben und den Ausbau der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS,
3570 elektronischer Stellwerke und Umrüstung der Lokomotiven durch den Bund
3571 unterstützen. Die Automatisierung des Güterverkehrs und das autonome Fahren auf
3572 der Schiene **wollen** wir durch Forschung und Förderung unterstützen.

3573
3574 Bis 2025 **wollen** wir 70 Prozent des Schienennetzes in Deutschland elektrifizieren.
3575 Mit einer neuen Förderinitiative **wollen** wir regionale Schienenstrecken elektrifizieren.
3576 Wir **wollen** zudem mehr hindernisfreie Mobilität ermöglichen. Ein Schlüsselprojekt
3577 dabei ist das Programm zur Förderung von Barrierefreiheit auf Bahnhöfen.

3578
3579 Wir **wollen** Bundesmittel für den Betrieb von Schienennebenstrecken zur Verfügung
3580 stellen sowie ein Programm zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum
3581 auflegen. Wir **wollen** Bahnhöfe und -haltstellen in den Regionen halten.

3582
3583 Wir **wollen** ein Instrumentarium entwickeln, mit dem Aufgabenträger übergreifende
3584 Schienenverkehrsprojekte von besonderer Bedeutung beschleunigt realisieren
3585 können (z. B. Schienenverkehrsknoten in Mischnutzung aus S-Bahn, Schienennah-
3586 und Fernverkehr sowie strategische grenzüberschreitende Schienenverbindungen).
3587 Wir **wollen** die Förderung für NE-Bahnen für den Ausbau öffnen. Das
3588 Eisenbahnkreuzungsgesetz **wollen** wir ändern, um den kommunalen Anteil der
3589 Finanzierung an TEN-Strecken zu reduzieren.

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

3590

3591

Für ein „Tausend-Bahnhöfe“-Förderprogramm zur Attraktivitätssteigerung gerade kleinerer Bahnhöfe, das Bahnanlagen und das Bahnhofsumfeld einbezieht, **wollen** wir die Länder, Kommunen und die Deutsche Bahn als Partner gewinnen. Damit **wollen** wir u. a. die Sanierung von Bahnhofsgebäuden fördern.

3595

3596

Für uns steht als Eigentümer der Deutschen Bahn AG nicht die Maximierung des Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene im Vordergrund.

3597

3598

3599

3600

Wir halten am integrierten Konzern Deutsche Bahn AG fest. Eine Privatisierung der Bahn lehnen wir ab. Das Schienennetz und die Stationen sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Entscheidungen, an welcher Stelle des Netzes in den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert wird, müssen durch den Bund frei von Gewinninteressen privater Dritter gefällt werden.

3601

3602

3603

3604

3605

3606

Wir **werden** in den Satzungen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG sowie des Gesamtkonzerns volkswirtschaftliche Ziele wie die Steigerung des Marktanteils der Schiene festschreiben und die Vorstände der Unternehmen auf die Erfüllung der Ziele verpflichten.

3607

3608

3609

3610

3611

Die für den Schienenverkehr zuständige Fachabteilung und deren nachgeordnete Behörden im für Verkehr zuständigen Ressort **wollen** wir strukturell und personell stärken und eine/n hochrangige/n Beauftragte/n der Bundesregierung für den Schienenverkehr einsetzen.

3612

3613

3614

3615

3616

Zur Kostenentlastung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs **wollen** wir die Senkung der Trassenpreise konsequent weiterverfolgen. Wir **werden** das Eisenbahnregulierungsrecht evaluieren.

3617

3618

3619

3620

Wir **wollen** mit der DB AG eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abschließen (LuFV III). Wesentliches Qualitätskriterium ist dabei die Netzverfügbarkeit. Zudem **wollen** wir Anreize für ein nutzerfreundliches Baustellenmanagement im Schienennetz schaffen.

3621

3622

3623

3624

3625

Wir **werden** prüfen, wie Einzelwagenverkehre wirtschaftlich betrieben werden können.

3626

3627

3628

Wir **werden** die Umsetzung des Deutschlandtakts vorantreiben. Die dafür vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen **wollen** wir bevorzugt realisieren. Unser Ziel ist, vertakteten Fernverkehr auf der Schiene deutlich zu stärken, das beinhaltet auch eine Ausweitung des Angebots auf größere Städte und Regionen, so dass mehr Menschen von Direktverbindungen im Fernverkehr profitieren. Den optimierten Zielfahrplan bestimmt die Politik. In diesem Fahrplan sind auch die notwendigen leistungsfähigen Güterverkehrstrassen enthalten. Unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums müssen die Infrastrukturunternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs, die Bundesländer mit den Aufgabenträgern des SPNV sowie die Öffentlichkeit inklusive der Fahrgast- und Verbraucherverbände an diesem Prozess beteiligt werden. Der weitere Ausbau der Infrastruktur muss sich am gewünschten Fahrplan ausrichten.

3629

3630

3631

3632

3633

3634

3635

3636

3637

3638

3639

3640

Wir **werden** die gesetzlichen Regelungen zum Vergaberecht so anpassen, dass die Landkreise und Kommunen die Weiterbeschäftigung der bisherigen Beschäftigten

3641

3642

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

3643 beim Leistungsübergang im ÖPNV auf andere Betreiber zu den bestehenden
3644 Arbeits- und Sozialbedingungen vorschreiben können.

3645

3646 Wir **werden** uns im Mobilitätsbereich an der UN-Behindertenrechtskonvention
3647 orientieren. Der Bund begleitet den Prozess zum barrierefreien ÖPNV bis 2022.

3648

3649 **Mehr Verkehrssicherheit und Mobilität 4.0**

3650 Wir sehen uns der „Vision Zero“, also der mittelfristigen Senkung der Anzahl der
3651 Verkehrstoten auf null, verpflichtet. Deshalb **wollen** wir nach Auslaufen des
3652 „Verkehrssicherheitsprogramms 2011“ ein Anschlussprogramm auflegen. **Die**
3653 **Umsetzung von verkehrssicherheitserhöhenden Projekten, wie z. B. „Schutzstreifen**
3654 **für Radfahrer außerorts“, **wollen** wir unterstützen.** Die Kontrollbehörden des Bundes
3655 **wollen** wir personell besser ausstatten, um die Kontrolldichte zu erhöhen. Wir **werden**
3656 zur Steigerung der Verkehrssicherheit den rechtssicheren Einsatz moderner
3657 technischer Hilfsmittel wie z. B. Alcolocks ermöglichen. Nach der Einführung des
3658 neuen Punktesystems ist eine Evaluierung des Bußgeldkatalogs notwendig.

3659

3660 Wir **werden** die großen Chancen von digitalen Innovationen wie automatisiertes und
3661 vernetztes Fahren nutzen. Die Digitalisierung des Verkehrssystems erfordert neben
3662 großen Investitionen in die Verkehrstechnik auch den Ausbau der Informations- und
3663 Kommunikationstechnik. Wir **werden** dafür Sorge tragen, dass die
3664 Breitbandversorgung aller Verkehrsträger in den kommenden Jahren sichergestellt
3665 und dass schnelles mobiles Internet (5G) durch die Telekommunikations-
3666 Unternehmen ausgebaut wird. Bei der Versteigerung der Frequenzen **werden** wir
3667 entsprechende Vorgaben zur Versorgung und flächendeckenden Abdeckung
3668 vorlegen.

3669

3670 Damit autonome Fahrzeuge im öffentlichen Raum rechtssicher getestet und
3671 eingesetzt werden können, **werden** wir Experimentierklauseln bzw.
3672 Ausnahmeregelungen schaffen. Bis zum Ende der Legislaturperiode **werden** wir die
3673 rechtlichen Voraussetzungen für vollautonome Fahrzeuge (Stufe 5) auf geeigneten
3674 Infrastrukturen schaffen. Wir **wollen** die Haftungsregelungen beim Einsatz autonomer
3675 Systeme (z. B. selbstfahrende Kfz, Roboter) mit dem Ziel auf den Prüfstand stellen,
3676 um gegebenenfalls drohende Haftungslücken zu schließen.

3677

3678 Den Ausbau der Straßenverkehrstelematik **wollen** wir weiterführen und intelligente
3679 Parkleitsysteme aufbauen. Hierfür **werden** wir ein „digitales Straßengesetz“
3680 erarbeiten.

3681

3682 Wir **wollen** den erfolgreichen Aufbau der „Digitalen Testfelder Autobahnen“
3683 weiterführen und Digitale Testfelder auf der Straße (insbesondere in den Städten),
3684 Schiene und Wasserstraße („autonomes Fahren auf der Elbe“ – Elbe 4.0)
3685 unterstützen. Wir **werden** Fahrerassistenzsysteme wie nicht abschaltbare
3686 Notbremssysteme oder Abbiegeassistenten für Lkw und Busse verbindlich
3687 vorschreiben und eine Nachrüstpflicht für Lkw- Abstandswarnsysteme prüfen.

3688

3689 Wir **wollen**, dass die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV künftig mit einem
3690 elektronischen Ticket (eTicket) bargeldlos – vorzugsweise mit einer Anwendung im
3691 Smartphone – über Verkehrsverbände hinweg, bundesweit fahren können. Wir
3692 **werden** die Verknüpfung der Verkehrsträger verbessern, indem wir bessere
3693 Informationen in Echtzeit zur Verfügung stellen. Im Rahmen der internetbasierten
3694 Fahrzeugzulassung (i-Kfz) **werden** wir die internetbasierte Neuzulassung und
3695 Umschreibung einführen.

3696

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

3697 Daten sind der Rohstoff des 21. Jahrhunderts. Wir **wollen** durch neue Open-Data-
3698 Anwendungen die Mobilität der Menschen und den Transport der Waren vereinfach-
3699 en. Gleichzeitig kann durch Open-Data Transparenz hergestellt und Betrug, z. B.
3700 durch Tachomanipulationen, wirksam bekämpft werden.

3701
3702 Die Bürgerinnen und Bürger müssen sicher sein, dass ihre Daten jederzeit geschützt
3703 sind und nicht gegen ihre Interessen eingesetzt werden. Um beim automatisierten
3704 Fahren Datenschutz und Datensicherheit zu gewährleisten, **werden** wir einen Ver-
3705 ordnungsentwurf im Bundestag vorlegen.

3706
3707 **Luftverkehr**
3708 Wir **wollen** faire Rahmenbedingungen im Einklang mit europäischen und internationa-
3709 len Regelungen für die Luftverkehrswirtschaft. Dazu gehören die Umsetzung des
3710 Luftverkehrskonzeptes, die Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen
3711 von einseitigen nationalen Kosten. Damit haben wir bereits im letzten Jahr begon-
3712 nen.

3713
3714 Die bedarfsgerechte Kapazitätserweiterung der Flughäfen muss auch in Zukunft
3715 möglich sein. Die Luftverkehrswirtschaft ist aufgefordert, den durch Emissionen ver-
3716 ursachten Nachteilen wirksam zu begegnen.

3717
3718 Luftsicherheitskontrollen sind eine hoheitliche Aufgabe. Daher soll der Staat mehr
3719 strukturelle Verantwortung und Anteile der in den letzten Jahren gestiegenen Kosten
3720 für die Sicherheit der Menschen beim Fliegen übernehmen. Wir **werden** gleichzeitig
3721 die bestehende Organisation und Aufgabenwahrnehmung und -verteilung für die
3722 Luftsicherheit begutachten und konzeptionelle Vorschläge erarbeiten lassen, um die-
3723 se in Deutschland einheitlicher und effizienter zu gestalten.

3724
3725 Wir befürworten den Beschluss zur weltweiten Einführung des
3726 Klimaschutzinstruments CORSIA durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation
3727 (ICAO) ab 2020. Innovative Luftverkehrstechnologien **werden** wir fördern. Wir **werden**
3728 uns national, europäisch und international dafür einsetzen, dass die Emissionen des
3729 Luft- und insbesondere Seeverkehrs gesenkt werden und beide Sektoren zu den
3730 internationalen Klimazielen beitragen. Den Umwelt- und Nachhaltigkeitsbezug des
3731 Luftfahrtforschungsprogramms (LUFO) **wollen** wir weiter ausbauen und mehr
3732 finanzielle Mittel zur Verbesserung der Erforschung und Erprobung alternativer
3733 Treibstoffe im Luftverkehr bereitstellen, dazu gehört auch die Ausstattung von
3734 Flughäfen mit Landstrom. Für den Luftverkehr **wollen** wir die Forschung und
3735 Entwicklung zur Herstellung und Nutzung von alternativen, strombasierten
3736 Kraftstoffen vorantreiben und fördern.

3737
3738 Wir **wollen** die industriepolitische Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Luftfahrt und
3739 Gewerkschaften zur Stärkung von Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des
3740 Luftfahrtstandorts Deutschland institutionalisieren und mit einer regelmäßigen Bund-
3741 Länder-Konferenz begleiten.

3742
3743 Die Sicherheit der Menschen muss auch bei zunehmender kommerzieller und priva-
3744 ter Nutzung von Drohnen gegeben sein. Den rechtlichen Rahmen **werden** wir weiter-
3745 entwickeln. Wir setzen dabei insbesondere auf eine Registrierungspflicht, vereinfach-
3746 te Zulassungsverfahren und technische Neuerungen (z. B. Geofencing). Wir **wollen**
3747 auf die Deutsche Flugsicherung einwirken, die Treibstoffschnellablässe zeitnah auf
3748 ihrer Internetseite zu veröffentlichen.

3749

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

3750 Wir halten an der Beteiligung des Bundes am Flughafen Köln-Bonn fest. Alle Beteilig-
3751 ten sind aufgefordert, an einer zügigen Fertigstellung des neuen Hauptstadtflughaf-
3752 ens BER mitzuwirken.

3753
3754 Wir **werden** die Genehmigungsdauer für Ein- und Ausflüge von Ad-hoc-
3755 Frachtchartern deutlich verkürzen. Hierfür **werden** wir das Luftfahrtbundesamt stär-
3756 ken. Für den Flughafen Leipzig-Halle **wollen** wir die Frachtfluglandrechte erweitern
3757 und diesen generell als Landepunkt für den Luftfrachtverkehr in die assoziierten Do-
3758 kumente und damit in die Luftverkehrsabkommen aufnehmen.

3759
3760 Wir unterstützen den Novellierungsvorschlag der EU-Kommission für die europäische
3761 Fluggastrechte-Verordnung.

3762 **Schifffahrt**

3763
3764 Das Gesamtsystem aus Häfen und Wasserstraßen **werden** wir durch eine bessere
3765 konzeptionelle Vernetzung nachhaltig stärken. Zur Förderung des maritimen
3766 Standortes **wollen** wir die Förderinstrumente evaluieren und weiterentwickeln. Das
3767 nationale Hafenkonzert **wollen** wir konsequent umsetzen. Das Deutsche Maritime
3768 Zentrum (DMZ) **wird** als zentraler Ansprechpartner etabliert.

3769
3770 Wir **werden** das Maritime Bündnis unter Einbeziehung der Gewerkschaften stärken.
3771 Wir **werden** in Deutschland maritimes Know-how erhalten und dazu die maritime
3772 Ausbildung stärken. Die Auswirkungen der Entlastungsoffensive für die deutsche
3773 Flagge werden evaluiert. Bei Bedarf **wollen** wir das Gesamtpaket – einschließlich der
3774 Ausbildungsplatzförderung – anpassen. Die Optimierung und Modernisierung der
3775 Flaggenstaatverwaltung **werden** wir weiter voranbringen. Dazu gehört sowohl die
3776 Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der bisherigen Strukturen als auch die
3777 komplett elektronische Abwicklung der Verfahren bis 2020 sowie die dringend
3778 notwendige Modernisierung des Schifffahrtsrechts.

3779
3780 Auf nationaler Ebene **wollen** wir unsere technologieoffenen Initiativen zugunsten
3781 alternativer Antriebe und Energiequellen in der Schifffahrt und in den Häfen (LNG,
3782 Wasserstoff/Brennstoffzelle, Methanol, Elektromobilität) verstärken und verstetigen.

3783
3784 Im Hafenbereich gehören die Absenkung der EEG-Umlage und der Einsatz
3785 energieeffizienter Fahrzeuge dazu. Wir stellen flächendeckend Landstrom für die
3786 deutschen Häfen zur Verfügung. Wir setzen uns für eine europaweit einheitliche
3787 Nutzungspflicht ein. Der einheitlichen Rechtsanwendung und dem entsprechenden
3788 Genehmigungsmanagement beim Thema LNG kommt in den Häfen hohe Bedeutung
3789 zu.

3790
3791 Wir **wollen** digitale Technologien und den automatisierten Betrieb in der Schifffahrt,
3792 den Häfen und der maritimen Lieferkette vorantreiben (z. B. digitales Testfeld
3793 Hamburger Hafen).

3794
3795 Das Förderprogramm Innovative Hafentechnologien **wollen** wir über 2020 hinaus
3796 verlängern. Unser Ziel ist, dass die Häfen ihre Stärken künftig gemeinsam noch
3797 besser nutzen – beispielsweise als „German Ports“.

3798
3799 Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt **wollen** wir die
3800 Befahrensabgaben für die Nutzung der Binnenwasserstraßen (ausgenommen der
3801 Nord-Ostsee-Kanal – NOK) abschaffen.

3802

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

3803 Das Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ **wollen** wir
3804 fortsetzen und ausbauen. Fördern **wollen** wir zudem alternative Antriebe in der See-
3805 und Binnenschifffahrt sowie Pilotprojekte für alternative Antriebskonzepte und
3806 Kraftstoffe. Gemeinsam mit dem Gewerbe **werden** wir einen „Masterplan
3807 Binnenschifffahrt“ entwickeln. Wichtige Bestandteile werden die Modernisierung und
3808 Umweltfreundlichkeit der Flotte, Anreizsysteme sowie Infrastruktur/Logistik sein. Wir
3809 **wollen** ein Konzept einer Gebührenstaffelung zur Förderung einer modernen und
3810 nachhaltigen Flotte vorlegen. Wir **werden** die Reform der Wasser- und
3811 Schifffahrtsverwaltung (WSV) zügig umsetzen.

3812
3813 Für die Nutzung der Wasserstraßen und Häfen braucht es zudem klare und ver-
3814 ständliche Rechtsregelungen, die wir u. a. durch ein modernes Schifffahrtsgesetz-
3815 buch schaffen werden.

3816
3817 Für die ausschließlich dem Tourismus oder Sport dienenden Nebenwasserstraßen
3818 des Bundes **wollen** wir entsprechend der Befahrbarkeit neue Prioritäten setzen und
3819 diese unterstützen. Wir streben an, zusammen mit den Bundesländern und Regionen
3820 neue Konzepte für die einzelnen Wasserwege zu entwickeln.

3821 **Transport und Logistik**

3822 Wir **werden** uns weiterhin für EU-weit einheitliche und faire Wettbewerbsbedingungen
3823 in der Logistik einsetzen und entsprechende Kontrollmechanismen optimieren.

3824
3825 Sozialbetrug und Sozialdumping darf es auf unseren Straßen nicht geben. Wir
3826 **werden** daher klarere Regelungen der Haftung entlang der Logistikkette entwickeln.
3827 In diesem Zusammenhang **werden** wir auch die EU-Initiative „Europe on the Move“
3828 kritisch begleiten. Wichtige Kriterien dabei sind die Anwendung der Entsenderichtlinie
3829 für Lkw-Fahrer und der Mindestlohnregelungen. Die Kabotage darf dabei nicht weiter
3830 ausgeweitet werden. Wir **werden** wirksame Instrumente zur Kontrolle der Kabotage
3831 schaffen. Auch Transporter im gewerblichen Güterverkehr mit einem zulässigen
3832 Gesamtgewicht unter 3,5 Tonnen müssen künftig den Bedingungen des
3833 Güterkraftverkehrsrechts unterliegen.

3834
3835 Wir **wollen** den kombinierten Verkehr weiter stärken.

3836
3837 Die führende Position des Güterverkehr- und Logistikstandorts Deutschland **wollen**
3838 wir mit einem „Innovationsprogramm Logistik 2030“ sichern. Auch **wollen** wir das
3839 Netzwerk Güterverkehr und Logistik stärken und die Vermarktungsoffensive
3840 „Logistics made in Germany“ fortsetzen. Wir unterstützen eine Ausbildungsinitiative
3841 für Berufskraftfahrer.

3842
3843 Die Mautharmonisierung bleibt Bestandteil unserer Nutzerfinanzierung. Mit der Bran-
3844 che **werden** wir gezielte Maßnahmen ergreifen, um dem Fachkräftemangel wirksam
3845 zu begegnen. Zur besseren Kontrolle setzen wir uns auf europäischer Ebene für die
3846 Einführung eines europaweiten elektronischen Frachtbriefs ein. Außerdem **wollen** wir
3847 die Kontrollbehörden im Straßengüterverkehr, insbesondere das Bundesamt für Gü-
3848 terverkehr, aufgabenadäquat besser personell ausstatten.

3849
3850 Die Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte **werden** wir be-
3851 schleunigen und verbessern.

3852
3853 Zur verkehrssicheren Abwicklung des Verkehrs auf unseren Autobahnen gehört auch
3854 die bedarfsgerechte Bereitstellung von Stellplätzen für den Güterkraftverkehr, damit
3855 die Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden können. Wir **wollen** deshalb weiterhin
3856

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

3857 in den Ausbau des Parkplatzangebotes für Lkw auf den Rastanlagen der Bundesau-
3858 tobahnen investieren.
3859
3860 Zudem **wollen** wir strategische Forschungs- und Demonstrationsprojekte zu innovati-
3861 ven Mobilitäts- und Logistikkonzepten fördern.
3862
3863

5346 (5091) **IX. Lebenswerte Städte, attraktive Regionen und bezahlbares Wohnen**

5347 **4. Innovation und Wirtschaftlichkeit beim Bauen**

5348 Der Bausektor ist einer der größten Arbeitgeber in Deutschland und auch im interna-
5349 tionalen Vergleich leistungs- und innovationsstark. Wir **wollen** die internationale
5350 Wettbewerbsfähigkeit des Baubereiches stärken, die Qualifizierung und Ausbildung
5351 von Fachkräften verbessern, der Bauwirtschaft Planungssicherheit für Kapazitäts-
5352 und Beschäftigungsaufbau geben, sie unterstützen bei der Suche nach innovativen
5353 Lösungen und die Bauverwaltungen leistungsfähiger machen. Das Potenzial für
5354 wettbewerbsfähige und wirtschaftliche Lösungen insbesondere beim klimagerechten,
5355 ressourcenschonenden und bezahlbaren Bauen **wollen** wir erschließen.

5356
5357 Wir **wollen** für die Erreichung der Klimaziele und zur Beschleunigung der Energie-
5358 wende im Wärmesektor die Energieeffizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien
5359 im Gebäudebereich weiter voranbringen. Dabei gelten für uns weiterhin die Grund-
5360 sätze der Wirtschaftlichkeit, der Technologieoffenheit, der Vereinfachung sowie der
5361 Freiwilligkeit. Die anzustrebenden CO₂-Einsparungen können auch auf Quartiers-
5362 ebene bilanziert werden.

5363
5364 Wir **werden** das Ordnungsrecht entbürokratisieren und vereinfachen und die Vor-
5365 schriften der EnEV, des EnergieeinsparG und des EEWärmeG in einem modernen
5366 Gebäudeenergiegesetz zusammenführen und damit die Anforderungen des EU-
5367 Rechts zum 1. Januar 2019 für öffentliche Gebäude und zum 1. Januar 2021 für alle
5368 Gebäude umsetzen. Dabei gelten die aktuellen energetischen Anforderungen für Be-
5369 stand und Neubau fort. Wir **wollen** dadurch insbesondere den weiteren Kostenauf-
5370 trieb für die Mietpreise vermeiden. Zusätzlich **werden** wir den Quartiersansatz einfüh-
5371 ren. Mögliche Vorteile einer Umstellung künftiger gesetzlicher Anforderungen auf die
5372 CO₂-Emissionen **werden** wir prüfen. Die mögliche Umstellung soll spätestens bis
5373 zum 1. Januar 2023 eingeführt werden.

5374
5375 Die Förderung der energetischen Gebäudesanierung **wollen** wir fortführen und die
5376 bestehenden Programme überarbeiten und besser aufeinander abstimmen. Dabei
5377 **wollen** wir erreichen, dass jeder eingesetzte öffentliche Euro dazu beiträgt, möglichst
5378 viel CO₂ einzusparen.

5379
5380 Wir **wollen** das CO₂-Gebäudesanierungsprogramm fortsetzen. Der Austausch von
5381 alten, ineffizienten Heizungsanlagen gegen moderne, hocheffiziente Heizungen
5382 (auch Brennwertkessel) **wird** weiterhin zur Erreichung unserer Klimaziele gefördert.

5383
5384 Wir **wollen** die energetische Gebäudesanierung steuerlich fördern. Dabei **werden** wir
5385 für die Antragsteller ein Wahlrecht zwischen einer Zuschussförderung und einer Re-
5386 duzierung des zu versteuernden Einkommens vorsehen.

5387
5388 Die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand im Gebäudebereich nehmen wir ernst. Wir
5389 **wollen** einen Gebäudeeffizienzplan sowie einen energetischen Sanierungsfahrplan
5390 Bundesliegenschaften beschließen und im Rahmen der Finanzplanung konsequent
5391 umsetzen. Dabei sind die Klimaschutzziele unter Beachtung des Wirtschaftlichkeits-
5392 gebots und der Kosteneffizienz zu erreichen.

5393
5394 Die Energieberatung **wollen** wir ausbauen und adressatengerechter gestalten.

Legende: schwarzer Text: übergeordnet relevant, blauer Text: lokal relevant, Markierungen siehe letzte Seite

6733

(6467) XI. Verantwortungsvoller Umgang mit unseren Ressourcen

6734

Klima

6735

Wir **bekennen** uns zu den national, europäisch und im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens vereinbarten Klimazielen 2020, 2030 und 2050 für alle Sektoren. Deutschland setzt sich gemäß dem Pariser Klimaschutzabkommen dafür ein, die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen und spätestens in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts weltweit weitgehende Treibhausgasneutralität zu erreichen.

6736

6737

6738

6739

6740

6741

6742

Wir **setzen** das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 und den Klimaschutzplan 2050 mit den für alle Sektoren vereinbarten Maßnahmenpaketen und Zielen vollständig um und **werden** Ergänzungen vornehmen, um die Handlungslücke zur Erreichung des Klimaziels 2020 so schnell wie möglich zu schließen. Das Minderungsziel 2030 **wollen** wir auf jeden Fall erreichen. Dies soll unter Beachtung des Zieldreiecks Versorgungssicherheit, Sauberkeit und Wirtschaftlichkeit sowie ohne Strukturbrüche und mithilfe einer deutlichen Steigerung des Ausbaus der Erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz realisiert werden. Wir stehen weiterhin für eine wissenschaftlich fundierte, technologieoffene und effiziente Klimapolitik.

6743

6744

6745

6746

6747

6748

6749

6750

6751

Wir **werden** eine Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ unter Einbeziehung der unterschiedlichen Akteure aus Politik, Wirtschaft, Umweltverbänden, Gewerkschaften sowie betroffenen Ländern und Regionen einsetzen, die auf Basis des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 und des Klimaschutzplans 2050 bis Ende 2018 ein Aktionsprogramm mit folgenden Elementen erarbeiten soll:

6752

6753

6754

6755

6756

6757

- Maßnahmen, um die Lücke zur Erreichung des 40 Prozent-Reduktionsziels bis 2020 so weit wie möglich zu reduzieren,
- **Maßnahmen, die das 2030-Ziel für den Energiesektor zuverlässig erreichen, einschließlich einer umfassenden Folgenabschätzung,**
- einen Plan zur schrittweisen Reduzierung und Beendigung der Kohleverstromung, einschließlich eines Abschlussdatums und der notwendigen rechtlichen, wirtschaftlichen, sozialen und strukturpolitischen Begleitmaßnahmen und
- die finanzielle Absicherung für den notwendigen Strukturwandel in den betroffenen Regionen und einen Fonds für Strukturwandel aus Mitteln des Bundes.

6758

6759

6760

6761

6762

6763

6764

6765

6766

6767

6768

Thema	von	bis	Zeilen	wollen	werden/wird	KANN/SOLL	SOLL zu Anz. Zeilen
VI. - 3. Energie	3228	3365	137	12	21	0,57	0,15
VI. - 4. Verkehr allg.	3366	3377	11	2	3	0,67	0,27
Verkehr - Finz._Invest	3378	3417	39	2	10	0,20	0,26
Verkehr - Pl.-Beschl.	3418	3444	26	6	4	1,50	0,15
Verkehr - Mobilität + Umwelt	3445	3555	110	25	7	3,57	0,06
Schienerverkehr	3556	3648	92	19	7	2,71	0,08
Sicherheit u. Mobilität 4.0	3649	3706	57	8	11	0,73	0,19
Luftverkehr	3707	3762	55	6	6	1,00	0,11
Schifffahrt	3763	3821	58	11	7	1,57	0,12
Transport u. Logistik	3822	3861	39	6	6	1,00	0,15
IX. - 4. Innovation und Wirtschaftlichkeit beim Bauen	5347	5394	47	10	5	2,00	0,11
XI. Klima	6733	6767	34	1	4	0,25	0,12

6769